# Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hafens von Genua für die Schweiz insbesondere zur Zeit des zweiten Weltkrieges

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung
der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften
der Philosophisch-Historischen Fakultät
der Universität Basel

vorgelegt von

**André ab Egg**

von Arth

1949

Buchdruckerei Dr. J. Weiß, Affoltern am Albis

# Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hafens von Genua für die Schweiz insbesondere zur Zeit des zweiten Weltkrieges

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung
der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften
der Philosophisch-Historischen Fakultät
der Universität Basel

vorgelegt von

**André ab Egg**

von Arth

1949

Buchdruckerei Dr. J. Weiß, Affoltern am Albis

Genehmigt von der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Basel auf Antrag der Herren Professoren Dr. E. Salin und Dr. L. V. Furlan.

Basel, den 7. Juli 1949.

sign. *Prof. Dr. F. Ranke*
Dekan

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Diese Arbeit erscheint gleichzeitig als Band 6, neue Folge, der Sammlung:

„STAATSWISSENSCHAFTLICHE STUDIEN"

herausgegeben von

L. V. Furlan und Edgar Salin
Professoren an der Universität Basel

Verlag A. Francke AG. Bern

Buchdruckerei Dr. J. Weiss, Affoltern a. A.

# Inhaltsverzeichnis


Seite

Literaturverzeichnis . . . . . V

Vorbemerkung . . . . . XI

Einleitung

Die internationale Konkurrenz um die Verkehrsleitung des schweizerischen Außenhandels und ihre Bedeutung für die schweizerische Volkswirtschaft . . . . . 1

Hauptteil

**A. Die Verkehrswege des schweizerischen Außenhandels** . . . 17

1. Kapitel: Die Gliederung des schweizerischen Außenverkehrs in Land- und Seeverkehr . . . . . 17

2. Kapitel: Die Gliederung des schweizerischen Seeverkehrs . 35

1. Die Verkehrsanteile der europäischen Seehäfen . 35

2. Die Güterstruktur in den einzelnen Seehäfen . 39

**B. Der Hafen von Genua** . . . . . 53

1. Kapitel: Geschichtliche Entwicklung des Hafens von Genua 53

2. Kapitel: Wirtschaftliche Bedeutung des Hafens von Genua . 61

1. Die natürliche Verkehrslage des Hafens von Genua 64

a) Die Meereslage . . . . . 64

b) Die Uferlage . . . . . 64

c) Die Hinterlandslage . . . . . 66

2. Die Kostenlage des Hafens von Genua . . . 70

a) Die Seefrachten . . . . . 72

b) Die Hafenkosten . . . . . 75

c) Die Landfrachten . . . . . 78

**C. Die Bedeutung des Hafens von Genua für den schweizerischen Durchfuhrverkehr** . . . . . 81

Einführung: Allgemeines zur Entwicklung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über Genua von 1911 bis 1948 . . . 81

1. Kapitel: Der schweizerische Durchfuhrverkehr über Genua in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen (1921-1938) 97

1. Verkehrsentwicklung . . . . . 97

2. Verkehrsanalyse . . . . . 103

Seite

3. Die Stellung Genuas im Rahmen der internationalen Verkehrskonkurrenz um den schweizerischen Außenverkehr . . . . . 104
a) Die Konkurrenzlage im Einfuhrverkehr . . 105
b) Die Konkurrenzlage im Ausfuhrverkehr . . 113

2. Kapitel: Der schweizerische Durchfuhrverkehr über Genua während des zweiten Weltkrieges (1939—1945) . . 117

1. Das Transportproblem und seine Lösung im Kriege 117
a) Das Transportproblem . . . . . 117
b) Vorsorgliche Maßnahmen . . . . . 120
c) Die Abwicklung des Verkehrs . . . . . 123

2. Die Bedeutung des Hafens von Genua für die Schweiz während des Krieges . . . . . 130
a) Verkehrsbedeutung . . . . . 130
aa) Voraussetzungen der Verkehrsabwicklung 130
bb) Verkehrsentwicklung . . . . . 135
cc) Verkehrsanalyse . . . . . 139
b) Wirtschaftliche Bedeutung . . . . . 141
aa) Genua als Versorgungshafen der Schweiz 141
bb) Genua und die Entwicklung der Transportkosten . . . . . 147

3. Kapitel: Der schweizerische Durchfuhrverkehr über Genua in den ersten Nachkriegsjahren (1945—1948) . . . 156

1. Zerstörung und Wiederaufbau . . . . . 156

2. Die Verkehrsentwicklung . . . . . 160
a) Die schweizerische Transportlage nach dem Kriege . . . . . 160
b) Der schweizerische Durchfuhrverkehr über Genua . . . . . 165
aa) Verkehrsentwicklung . . . . . 165
bb) Verkehrsanalyse . . . . . 168

3. Genua und die internationale Verkehrskonkurrenz 175
a) Die Entwicklung der Transportkosten . . 176
b) Die neue internationale Konkurrenzlage und ihre Auswirkungen . . . . . 179
aa) Die Konkurrenzlage im Einfuhrverkehr . 180
bb) Die Konkurrenzlage im Ausfuhrverkehr . 185

Schlußwort . . . . . 189

## Literaturverzeichnis


Aepli, Hans. Die Schweizerische Außenhandelspolitik von der Abwertung des Schweizerfrankens bis zum Kriegsbeginn. Uznach 1944.

Andree-Heiderich-Sieger. Geographie des Welthandels. Eine wirtschaftsgeographische Erdbeschreibung. 4. völlig neu bearbeitete Auflage. — 3. Band: Produktion — Verkehr — Handel, hrsg. von Hermann Leiter und Bruno Dietrich. Wien 1931.

Andriani, Giuseppe. Il Porto di Genova, nel Annuario del Istituto Tecnico «Vittorio Emmanuele III». Genova - Sampierdarena, 1931/32.

Aperçu Général du Commerce Mondial 1938. Société des Nations. Genève 1939.

Außenhandel, Verschiebungen im schweizerischen A' nach Waren und Ländern seit 1929. Die Volkswirtschaft H. 12/1938.

Außenhandel, Der schweizerische A' unter den Einwirkungen des Krieges 1939—1945. Die Volkswirtschaft H. 1/1946.

Außenhandel, Der schweizerische A' während des Krieges. Bericht des Schweizerischen Bankvereins Nr. 3/1945.

Balbi, Davide. Gli istituti ausiliari del traffico. Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 10/1942.

Baumgartner, Otto. Die Schweizerische Außenhandelspolitik von 1930 bis 1936. Zürich 1943.

von Beckerath, Erwin. Die Seehafenpolitik der Deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918.

Bek, Friedrich. Die Handelsbeziehungen zwischen Italien und der Schweiz mit besonderer Berücksichtigung der Kriegsjahre. Weinfelden 1921.

Bericht über Handel und Industrie der Schweiz. Erstattet vom Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins. Jahre 1937 bis 1947.

Beyer, Günther. Der Wandel der handelspolitischen Mittel in seinem Einfluß auf Schichtung und Richtung der Einfuhr. Basel 1934.

Bierkens, Victor. Le port d'Anvers. Son avenir, son importance économique pour la Suisse. Neuchâtel 1919.

Bleuler, Werner. Studien über Außenhandel und Handelspolitik der Schweiz. Zürich 1929.

Borel, Charles. Die Schweiz und die Binnenschiffahrt. Genf 1941.

Buser, Paul. Internationale Verkehrsbeziehungen und die Binnenhäfen. Basel 1937.

Byé, Maurice. Le Port de Gênes et le Port de Marseille. (Etude comparative). Paris 1928.

Camera di Commercio Industria e Agricoltura, Genova. Atti del Convegno per il Porto Franco di Genova, 14—15 Novembre 1946.

Cantrup, Werner. Die Kunst des Tarifierens. München 1936.

Colombi, Emilio. Genova e la Svizzera. Per una maggiore reciproca collaborazione. Genova 1938.

Comte, Jean. Pour une politique maritime et fluviale. La Suisse, la Méditerranée, le Rhône. Lyon 1947.

Consorzio Autonomo del Porto di Genova. Le Port de Gênes. XVe Congrès international de Navigation 1931.

— Il Porto di Genova. 28 Ottobre 1935.

— Pro memoria sulla situazione del Porto di Genova dalla data della Liberazione ad oggi (15 — 3 — 1946). 1946.

— Il Porto di Genova alla Mostra della Ricostruzione. Luglio 1946.

— Le Port de Gênes et sa reconstruction. (Edition spéciale pour le congrès international de parlementaires et d'experts pour le développement des échanges commerciaux). 1948.

— Movimento commerciale e marittimo del Porto di Genova nel 1938.

— Relazione statistica del 1947.

— L'idrovia padana ed il suo collegamento con il mar ligure. 1948.

— Tariffe per lo sbarco e l'imbarco delle merci nel Porto di Genova, Operazioni accessorie e norme. 1948.

Coppetti, Emilio. Die internationalen Warenbörsen. Zürich 1929.

Cozzi, Canzio. Il Porto di Genova e l'ordinamento delle sue tariffe. Roma 1936.

De Keuster, J. La concurrence entre les trois grands ports nord-européens: Hambourg, Rotterdam et Anvers. Anvers 1930.

Devrient, John Erwin. Les transports maritimes suisses. Office suisse d'expansion commerciale. Rapports spéciaux, série B, No. 21. Lausanne 1943.

Engländer, Oskar. Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze. Jena 1924.

Erhart, Alfred. Die schweizerische Seeschiffahrt. Basel 1949.

Fischer, Walter. Die Einwirkungen des Krieges auf die SBB-Tarife und ihre Kostengrundlage. Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft H. 5/1944.

Freundlieb, Charles. Von den Wandlungen des schweizerischen Ueberseehandels in den Jahren 1910—1935. Basel 1939.

Frey, Jean Richard. Eine Großschiffahrtsstraße von der Schweiz zur Adria und das oberitalienische Wasserbauprogramm. Zürich 1940.

Friedrich, Ernst. Geographie des Welthandels und Weltverkehrs. Jena 1911.

Genova e il suo porto. Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 10/1942 (Numero speciale).

Geschäftsberichte des Bundesrates. Jahre 1937—1947.

Giordano, Antonio. Les relations économiques italo-suisses et les possibilités de leur développement. Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft H. 1/1937.

— Il problema dei traffici svizzeri con i mercati d'oltremare e gli interessi italiani. Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 5/1939.

— Der Hafen von Genua und die Entwicklung des schweizerischen Transitverkehrs. Rheinquellen Nr. 12/1939.

Grimm, Albert. Der Hafen von Genua und seine Beziehungen zu der Schweiz. Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 10/1942.

Groschupf, Louis. Zufuhrwege und Transportmöglichkeiten zur Schweiz während eines Krieges. Schweizerische Monatsschrift für Offiziere aller Waffen H. 5/1939.

Harms, Bernhard. Strukturwandlungen der Weltwirtschaft. Weltwirtschaftliches Archiv Bd. 25 H. 1/1927.

Hellauer, Josef. Güterverkehr. Jena 1931.

Hérubel, Marcel. Les Ports maritimes. Paris 1943.

Homberger, Heinrich. Schweizerische Handelspolitik im Zeichen des Wirtschaftskrieges. Schweizerische Zentrale für Handelsförderung. Spezialberichte, Serie B, Nr. 26: Schweizer Außenhandel und Weltwirtschaft. Lausanne 1944.

Humm, Oscar. Les relations commerciales entre la Suisse et l'Italie de 1913 à nos jours. Milan 1942.

Jahresberichte der Basler Handelskammer.

Jaja, Goffredo. Il Porto di Genova. Ricerche di geografia economica sui porti italiani VI. Roma 1936.

Jaquet, Nicolas. Was bietet die Rheinschiffahrt der Schweiz? Basel 1930.

— Die Schwierigkeiten unserer überseeischen Transportverbindungen und die Notwendigkeit der Schweizerflagge zur See. Basel 1940.

— Die Schwierigkeiten unserer Seetransporte. Neue Zürcher Zeitung Nrn. 314, 316, 471, 490/1941.

— Grundzüge einer schweizerischen Schiffahrtspolitik. Schweizerische Wirtschaftsfragen. Festgabe für Fritz Mangold. Basel 1941.

Kautz, Erich A. Das Standortsproblem der Seehäfen. Jena 1934.

Kestenholz, Paolo. Außenhandel und Außenhandelspolitik Italiens in der Zeit von 1934 bis 1939. Zürich 1943.

Klezl-Norberg, Felix. Wirtschaftsstatistik in Theorie und Praxis. Wien 1947.

Kohler, Giorgio. Il Porto di Genova ed il traffico di transito con la Svizzera. Città di Castello (Milano) 1929.

Kormann, Ernst. Die Bedeutung einer baldigen Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs auf dem Rhein bis Basel in tarifarischer und wirtschaftlicher Beziehung. Strom und See Nr. 2/1945.

Maineri, Bartolomeo. Genova, La Svizzera ed Anversa. Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 1/1940.

Mehrlin, Georges. Der Suezkanal als Konjunkturanzeiger der Weltwirtschaft. Zürich 1945.

Meister, Hermann. Grundsätze der Frachtenberechnung im schweizerischen Eisenbahngüterverkehr. Basel 1943.

Meyer, Hans Reinhard. Wesen und Aufgabe der Verkehrswissenschaft. Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft H. 5/1944.

Minoletti, Bruno. Le communicazioni del Porto di Genova col retroterra. Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 10/1942.

Napp-Zinn, Anton F. Binnenschiffahrt und Eisenbahn. Leipzig 1928.

— Artikel «Häfen». Wörterbuch der Volkswirtschaft, 4. Auflage, Bd. 2, Jena 1932.

Parini, Luigi. Il Porto di Genova. — Origini — Movimento commerciale, marittimo e ferroviario — Lavori — Problemi del traffico — Porto franco. Genova 1929.

— Ancora sul traffico della Svizzera attraverso il Porto di Genova. Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 8/1929.

Perret, Julien-A. Le Port de Gênes. — Son histoire, son organisation, son importance économique, son rôle dans le commerce extérieur de la Suisse. St. Maurice 1937.

Pirath, Carl. Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin 1934.

Pirou, Gaëtan et Byé, Maurice. Les cadres de la vie économique. Tome I: Les Transports. Paris et Bordeaux 1942.

Port d'Anvers — Coup d'œil rétrospectif sur l'activité du port depuis la libération. Anvers 1948.

Pozzo, Attilio. Il Porto di Genova e il suo ordinamento. Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 10/1942.

Salin, Edgar. Von den Wandlungen der Weltwirtschaft in der Nachkriegszeit. Weltwirtschaftliches Archiv Bd. 35, 1932.

Sax, Emil. Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 3 Bände. Zweite, neu bearbeitete Auflage. Berlin 1918—1922.

Schadeck, Maurice. Les routes du commerce extérieur de la Suisse. Paris 1934.

Schaffner, Hans. Gedanken zur Außenhandelspolitik der Schweiz im zweiten Weltkrieg. Festgabe für Konrad Ilg. Bern 1947.

Schaller, Alfred. Der Basler Rheinhafen in seiner Bedeutung für die SBB. Basel 1937.
— Die Auswirkungen der Rheinschiffahrt für die schweizerische Verkehrswirtschaft. Rheinquellen Nr. 4/5/1939.
— Betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Probleme einer schweizerischen Binnenschiffahrt. Basel 1941.
— Die Bedeutung der Rheinschiffahrt für die schweizerische Wirtschaft. Orientierungen der Schweizerischen Volksbank Nr. 14/1948.
Schär, Arnold. Lebensmittelimporte im Krieg und Frieden. Basel 1943.
Schärrer, Armin. Die Basler Rheinschiffahrt. Entwicklung und volkswirtschaftliche Bedeutung. Basel 1941.
Schulz-Kiesow, Paul. Die durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarife. Jena 1941.
Schweiz, Die S' und die Rheinschiffahrt. Rheinquellen Nr. 4/5/1939 (Sondernummer).
Storia di Genova dalle origini al tempo nostro. 3 Bände. Milano 1941.
Utzinger, Ernst. Die volkswirtschaftliche und finanzpolitische Bedeutung von Wasserstraßen in und zu der Schweiz. Frauenfeld 1911.
Zuellig, Stephen. Die Seefrachten 1920—1938. Ein Beitrag zur Lehre von der Preisbildung im Verkehr. Zürich 1942.

## Zeitschriften

Außenwirtschaft.
Bollettino ufficiale della Camera di Commercio Italiana per la Svizzera.
Bollettino ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova.
Commerce franco-suisse.
La Svizzera industriale e commerciale.
Revue économique franco-suisse.
Rheinquellen.
Rivista degli scambi italo-svizzeri.
Schiffahrts-Anzeiger und Reiseverkehrszeitung.
Schiffahrt und Weltverkehr.
Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik.
Transport.
Trasporti pubblici.
Die Volkswirtschaft.
Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft.

# Vorbemerkung

Diese Studie wäre nicht möglich geworden ohne die große Hilfe und das Verständnis, die mir von Seiten zahlreicher amtlicher Stellen und der Privatwirtschaft zugekommen sind. Besonderen Dank schulde ich dem Eidgenössischen Kriegs-Transport-Amt, dessen reiches Archivmaterial mir die Ausarbeitung des Kriegskapitels ermöglichte, der Handelsabteilung des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements, verschiedenen Stellen der Schweizerischen Bundesbahnen, dem Schweizerischen Spediteur-Verband, verschiedenen Basler Speditionshäusern und nicht zuletzt der Schweizerischen Reederei A.G. in Basel. In hohem Maße fühle ich mich dem Consorzio Autonomo del Porto di Genova für seine weitgehende Auskunftsbereitschaft und Ueberlassung wichtiger Unterlagen verpflichtet, sowie der Genueser Handelskammer und der Genueser Speditionsfirma Marchesi & Cie. Für die Bearbeitung wichtiger tarifarischer Fragen stand mir das väterliche Tarif- und Transportbureau zur Verfügung.

# EINLEITUNG

## Die internationale Konkurrenz um die Verkehrsleitung des schweizerischen Außenhandels und ihre Bedeutung für die schweizerische Volkswirtschaft

Die modernen Formen des menschlichen Gesellschafts- und Wirtschaftslebens sind in ihrer Entwicklung und Erscheinung ohne die Berücksichtigung des Verkehrs und dessen zentraler Bedeutung unverständlich. Zu allen Zeiten stand der Verkehr in untrennbarer Beziehung zur Wirtschaft. Das Schlagwort vom «Zeitalter des Verkehrs» ist in der richtigen Erkenntnis einer der wesentlichen Ursachen, die zur Entstehung der heutigen Gesellschafts- und Wirtschaftsform beigetragen haben, geprägt worden. Die Entwicklung und Ausbreitung des Verkehrs war einerseits stets abhängig von Stand und Entwicklung der Wirtschaft; die Charakteristik und das Tempo der wirtschaftlichen Entwicklung im Zeitalter des Hochkapitalismus sind aber anderseits undenkbar ohne den bestimmenden Einfluß und die enge Mitarbeit der Verkehrsmittel. «Ohne die Verbesserung sämtlicher Verkehrsmittel im Jahrhundert des Fortschritts keine arbeitsteilige Weltwirtschaft. Eisenbahn, Dampfschiff, Zeitung, Telephon, Telegraph — keine dieser gerühmten und ach so fragwürdigen Errungenschaften läßt sich wegdenken, wenn man den titanischen Aufschwung des Hochkapitalismus von 1871 bis zum Weltkrieg, wenn man die besondere Verflechtung dieser Weltwirtschaft verstehen will. Nur mit ihrer Hilfe war die Erschließung immer neuer Märkte möglich . . . . , nur ihre Verwendung gestattete die Ernährung, Bekleidung, Behausung ins Un-

absehbare wachsender Menschenmassen»[1]. So wie das Blühen und Gedeihen der Wirtschaft die Entwicklung des Verkehrs bestimmten, so war und ist die Wirtschaft hinwiederum selbst in weitem Maße abhängig vom reibungslosen Verkehrsablauf. Und zwar die Wirtschaft nicht nur als Volkswirtschaft einer Nation verstanden, sondern auch im Gesamtzusammenhang aller nationalen Volkswirtschaften gesehen, d. h. weltwirtschaftlich verknüpft. Es wird sich zeigen, wie gerade die Beachtung der weltwirtschaftlichen Zusammenhänge dringlich ist, wenn die Bedeutung des Verkehrs für die schweizerische Volkswirtschaft dargestellt werden soll.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs[2] für die Schweiz ist direkt abhängig von ihrer wirtschaftlichen Struktur und ihrer geographischen Lage. Auf eine umfassende Analyse der Wirtschaftsstruktur der Schweiz soll verzichtet, hingegen sollen die im Hinblick auf die Bedeutung des Verkehrs wesentlichen Faktoren und Zusammenhänge hervorgehoben werden.

Ueberaus enge Verflochtenheit mit der Weltwirtschaft ist eines der markantesten Kennzeichen der schweizerischen Volkswirtschaft. Die Schweiz mit ihren nur rund 4,25 Millionen Einwohnern ist eines der europäischen Länder mit dem stärksten Außenhandel. Die schweizerische Einfuhr machte 1938 wertmäßig 1,50 % der gesamten Welteinfuhr aus[3] oder pro Kopf der Bevölkerung achtmal mehr als der Durchschnittsbetrag der Welteinfuhr pro Mensch[4]. Anderseits erreichte die schweizerische Ausfuhr im Jahre 1938 1,33 % der gesamten Weltausfuhr[3].

Auch die schweizerische Außenhandelsquote pro Einwohner spricht deutlich für die weltwirtschaftliche Verknüpfung, war diese Quote doch im Jahre 1938 bei einem gesamten Außenhandelsumsatz von rund 3 Milliarden Franken siebenmal größer als jene pro Kopf der gesamten Erdbevölkerung; im Vergleich zu jener anderer Staaten ergibt sich folgendes Bild[5]:

---

[1] Salin Edgar, Von den Wandlungen der Weltwirtschaft in der Nachkriegszeit, Weltwirtschaftliches Archiv Bd. 35, 1932, S. 11 ff.

[2] Der Begriff Verkehr bleibt in dieser Arbeit auf den Güterverkehr beschränkt.

[3] Aperçu Général du Commerce Mondial 1938, Société des Nations, Genève 1939, S. 21.

[4] Bericht des Schweizerischen Bankvereins, Nr. 4/1939, S. 91.

[5] Bericht des Schweizerischen Bankvereins, Nr. 4/1939, S. 92.

**Außenhandelsquoten des Jahres 1938 pro Einwohner der wichtigsten Wirtschaftsstaaten**

| | Einfuhr | Ausfuhr | Total |
|---|---|---|---|
| | in Franken pro Einwohner * | | |
| Dänemark | 416 | 393 | 809 |
| Belgien-Luxemburg | 387 | 367 | 754 |
| **Schweiz** | **384** | **314** | **698** |
| Schweden | 362 | 322 | 684 |
| Niederlande | 394 | 289 | 683 |
| Großbritannien | 387 | 212 | 599 |
| Deutschland | 142 | 137 | 279 |
| Argentinien | 128 | 123 | 251 |
| Frankreich | 138 | 92 | 230 |
| USA | 66 | 103 | 169 |
| Italien | 59 | 55 | 114 |
| Japan | 46 | 47 | 93 |
| Rußland (1937) | 7 | 9 | 16 |

* Die Zahlen wurden umgerechnet auf Grund der Jahresmittelkurse der freien Devisen der einzelnen Länder und der letztgenannten Bevölkerungszahl.

Das Gesamtvolumen des schweizerischen Außenhandels verdient in unserem Zusammenhange dann vor allem besondere Beachtung, wenn wir den Außenhandel nach Einfuhr und Ausfuhr unterteilen.

**Schweizer Außenhandel 1890—1947**

| Jahr | Einfuhr | | Ausfuhr | |
|---|---|---|---|---|
| | in 1000 Tonnen | in Millionen Franken | in 1000 Tonnen | in Millionen Franken |
| 1890 | 3.057 | 954 | 455 | 702 |
| 1913 | 7.988 | 1.919 | 867 | 1.376 |
| 1920 | 5.622 | 4.242 | 913 | 3.277 |
| 1928 | 8.020 | 2.719 | 976 | 2.133 |
| 1933 | 8.319 | 1.594 | 491 | 852 |
| 1938 | 7.484 | 1.606 | 614 | 1.316 |
| 1947 | 7.869 | 4.820 | 460 | 3.267 |

Beachtenswert ist vor allem der gewaltige Gewichtsunterschied zwischen den Einfuhr- und den Ausfuhrzahlen. Als hochindustrialisiertes Land, dem jegliche wichtigen Rohstoffe fehlen und dessen Landwirtschaft in die Unmöglichkeit versetzt ist, aus der eigenen Produktion die im Verhältnis zum produktiven

Boden[6] sehr dichte Bevölkerung zu ernähren, ist die Schweiz auf die Einfuhr aller wesentlichen Rohstoffe und großer Mengen von Lebensmitteln angewiesen, alles meist Güter, die im Verhältnis zu ihrem großen Gewicht einen relativ geringen Wert besitzen, also minderwertige Güter oder Massengüter darstellen. Zur Ausfuhr hingegen kommen in erster Linie die hochwertigen, weil arbeitsintensiven Produkte der schweizerischen Qualitätsindustrie, deren Gewichte sich aber in bescheidenem Rahmen bewegen. Das grundsätzlich verschiedene Verkehrsbedürfnis der Schweiz für die Einfuhr einerseits und die Ausfuhr anderseits ist eine direkte Folge dieser volkswirtschaftlichen Struktur.

Daß die Ausfuhr von Fabrikaten auf der einen Seite und die Einfuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen auf der andern Seite für die Schweiz ein Problem von vitaler Bedeutung sind, zeigt die Zusammensetzung des Außenhandels, welche die wirtschaftliche Struktur des Landes klar widerspiegelt.

**Einfuhr und Ausfuhr nach volkswirtschaftlichen Kategorien im Jahre 1938[7]**

| | Mengen** 1000 Tonnen | % | Werte Millionen Franken | % |
|---|---|---|---|---|
| **Einfuhr** | | | | |
| Lebensmittel* | 1668.45 | 22,3 | 445.9 | 27,7 |
| Rohstoffe | 5511.86 | 73,6 | 570.0 | 35,5 |
| Fabrikate | 304.20 | 4,1 | 591.0 | 36,8 |
| Total | 7484.51 | 100,0 | 1606.9 | 100,0 |
| **Ausfuhr** | | | | |
| Lebensmittel* | 72.66 | 11,8 | 79.2 | 6,0 |
| Rohstoffe | 319.65 | 52,0 | 85,8 | 6,5 |
| Fabrikate | 222.38 | 36,2 | 1151.6 | 87,5 |
| Total | 614.69 | 100,0 | 1316.6 | 100,0 |

* Einschließlich Genuß- und Futtermittel.
** Hektoliter und Stück in Tonnen umgerechnet.

[6] Der produktive Boden der Schweiz beträgt 77% der Gesamtoberfläche. Vergleichszahlen: Deutschland 90 %, Frankreich 94 %.

[7] Die Volkswirtschaft ‚Wirtschaftliche und sozialstatistische Mitteilungen, herausgegeben vom eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement, Heft 1/1946, S. 6 und 10.

Der Anteil der Einfuhr von Lebensmitteln und Rohstoffen an der Gesamteinfuhr betrug 1938 somit wertmäßig 63,2 %, während er gewichtsmäßig sogar 95,9 % erreichte. Bei der Ausfuhr ist die dominierende Stellung der Fabrikate klar erkenntlich. Sie machten wertmäßig 87,5 % der Gesamtausfuhr aus, während ihr Anteil gewichtsmäßig bloß 36,2 % betrug. Einem Totalgewicht von rund 7,5 Millionen Tonnen eingeführter Waren steht ein Ausfuhrtotalgewicht von 0,6 Millionen Tonnen gegenüber. Die Schweiz braucht also für ihre Einfuhr rund 12½ mal mehr Transportraum als für ihre Ausfuhr, was die Ausnützung der Transportmittel natürlich sehr erschwert. Das Verkehrsbedürfnis setzt sich dabei zu rund drei Vierteln aus den einzuführenden Rohstoffen zusammen.

Welche volkswirtschaftlichen Wirkungen und Konsequenzen ergeben sich aus Größe und Art dieses Verkehrsbedürfnisses? Das Kernproblem liegt hierbei in der Frage nach der Belastung der Volkswirtschaft durch die Transportkosten[8].

Grundsätzlich ist festzustellen, daß sich die Belastung der einzelnen Güterarten durch Transportkosten sehr verschieden auswirkt. Die Massengüter sind viel transportkostenempfindlicher als die Fertigwaren. Das Massengut weist trotz einmaliger Belastung mit Transportkosten eine erheblich höhere anteilige Vorbelastung durch die Beförderung vor dem Verbrauch auf als das Fertigwarenprodukt, da es in der Gewinnung billig ist. Das Fertigwarenprodukt wird hingegen mit jedem Bearbeitungsvorgang teurer, so daß am Verbrauchsort die Transportkosten eine nur sehr geringe Rolle bei den Gesamtkosten des Gutes spielen. Die Massengüter bedürfen deshalb besonders billiger Verkehrsmittel, wenn sie der Ortsveränderung unterworfen werden sollen, während dagegen die Fertigwaren mit hohen Transportkosten belastet werden können, ohne daß ihre Absatzfähigkeit dadurch wesentlich beeinträchtigt wird[9].

---

[8] Dabei ist zu beachten, daß nur die durch den Außenverkehr verursachten Transportkosten berücksichtigt werden. Die Kosten des Binnenverkehrs müssen bei dieser Untersuchung außer Betracht bleiben.

[9] Vgl. Pirath Carl, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934, S. 5 ff.

Dieser Sachverhalt spielt für die schweizerischen Verkehrsbedürfnisse eine Hauptrolle. Bei der schweizerischen Einfuhr wird die Transportnachfrage zu 96 % (1938) von den Lebensmitteln und Rohstoffen, die in der großen Mehrheit Massengüter umfassen, bestimmt. Der wichtigste Posten der schweizerischen Ausfuhr, der 1938 wertmäßig einen Anteil von 87,5 % an der Gesamtausfuhr aufwies, belastete gewichtsmäßig die Ausfuhr mit einem wesentlichen geringeren Anteil (1938 = 36 %).

Als typisch für die schweizerische Außenhandelsstruktur kann deshalb der hohe Anteil der kostenempfindlichen Massengüter an der gesamten Transportnachfrage in der Einfuhr bezeichnet werden, während in der Ausfuhr die weniger transportkostenempfindlichen Fertigwaren dominieren und deshalb ein wesentlich kleineres Verkehrsbedürfnis besteht.

Inwieweit die Transportkosten des Außenverkehrs die schweizerische Volkswirtschaft belasten, ist wertmäßig unbekannt, da sowohl private wie amtliche Schätzungen darüber fehlen. In Kenntnis der Struktur der schweizerischen Volkswirtschaft und der Struktur ihres Außenhandels und unter Berücksichtigung der wirtschafts- und handelspolitischen Entwicklung seit Ende des ersten Weltkrieges läßt sich aber mit Gewißheit feststellen, daß für die Stellung der Schweiz in der weltwirtschaftlichen Konkurrenz die Gestaltung der Transportkosten eine bedeutende Rolle spielt. Möglichst niedrige Transportkosten für die importierten Massengüter tragen zur Stabilisierung der Lebenshaltungskosten auf einem erträglichen Niveau bei; dadurch werden direkt die Löhne beeinflußt, die als Kostenfaktor wesentlich die Preise der arbeitsintensiven schweizerischen Exportgüter bestimmen. Obwohl die hochwertigen Exportgüter in der Regel kaum transportkostenempfindlich sind, können in Zeiten verschärfter Konkurrenz auf dem Weltmarkt schon kleine Preisunterschiede die Absatzfähigkeit wesentlich beeinflussen. Auch an niedrigen Transportkosten für die Exportgüter hat die Schweiz somit ein direktes volkswirtschaftliches Interesse.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Gestaltung der Transportkosten des Außenverkehrs direkt die binnen- und

die außenwirtschaftliche Situation der Schweiz beeinflußt und daß deshalb die Schweiz, infolge der ihr eigenen Wirtschaftsstruktur, alles Interesse hat, auf die Gestaltung der Transportkosten der wichtigen Ein- und Ausfuhrgüter einen direkten Einfluß zu gewinnen. Daß die Schweiz seit langem diese Notwendigkeit erkannt hat und in verkehrswirtschaftlichen Belangen nicht müßig geblieben ist, wird sich im Gefolge dieser Arbeit noch des öfteren erweisen.

Die Bedeutung der Verkehrsmittel als Hilfsmittel der Wirtschaft ist aber nicht allein bestimmt durch die Struktur der Volkswirtschaft eines Landes und die durch die Größe des Außenhandels hervorgerufenen Verkehrsbedürfnisse. Als zusätzlicher wesentlicher Faktor ist die verkehrswirtschaftliche Lage eines Landes zu berücksichtigen.

Die verkehrswirtschaftliche Situation der Schweiz weist ganz besondere Gegebenheiten auf. Eine der auffälligsten ist die ausgesprochene Binnenlage des Landes mit weiten Entfernungen zum Meer und den Seehäfen und damit zu den Brennpunkten des Weltverkehrs. Ohne direkten Zugang zum Meer, rings umschlossen von politisch und wirtschaftlich mächtigen Nachbarstaaten, war die Schweiz mit ihrem mächtigen Importbedarf vor Eröffnung der schweizerischen Rheinschiffahrt (und selbst noch einige Zeit darüber hinaus) verkehrswirtschaftlich völlig abhängig von ihren Nachbarn, von den ausländischen Verkehrseinrichtungen und deren Transportkostengestaltung, und es bestand keine Möglichkeit für sie, einen wirksamen Einfluß auf die auswärtigen Verbindungswege auszuüben. Die ausländischen Eisenbahnen, als einzige Träger des Güterverkehrs, hatten keinen Anlaß, für die Zufuhren an die schweizerische Grenze niedrige Frachten zu gewähren. Der Transitverkehr für die Schweiz war eine sichere und ergiebige Einnahmequelle für die ausländischen Eisenbahnen und konnte außerdem mit Leichtigkeit aus handelspolitischen Erwägungen heraus durch willkürliche Frachtmanipulationen beeinflußt werden[10].

---

[10] Vgl. Jaquet Nicolas, Was bietet die Rheinschiffahrt der Schweiz?, Basel 1930, S. 3/4.

Den aus der Binnenlage sich ergebenden Nachteilen standen einige wenige Vorteile gegenüber. Sie bestanden in erster Linie in der Konkurrenz um die Leitung des schweizerischen Außenverkehrs, die zwischen den verschiedenen Seehäfen einerseits und zwischen den die wichtigen Verbindungswege mit der Schweiz beherrschenden ausländischen Eisenbahnen andererseits ausgetragen wurde.

Wirtschaftliche Rentabilität von modernen Seehäfen, die mit kostspieligen festen Anlagen und mit einer mannigfaltigen technischen Einrichtung versehen sein müssen, kann nur erzielt werden, wenn die bestehenden Hafenanlagen einen sehr hohen Ausnützungsgrad aufweisen. Die Anstrengungen der Seehäfen richten sich daher auf eine stetige Steigerung ihres Umschlagverkehrs. Raschheit und Zuverlässigkeit im Umschlag, Senkung der Hafen- und Umschlagsgebühren auf minimale Ansätze, Ausbau des eigenen Schiffahrtsnetzes sind die wichtigen Kampfmittel in der Konkurrenz der Seehäfen. Diese werden ergänzt durch die Wettbewerbsmaßnahmen der Eisenbahnen, die ein den Seehäfen gleichgerichtetes Verkehrsinteresse besitzen[11]. Der schweizerische Außenverkehr war deshalb als zusätzlicher Verkehr seit jeher sehr umworben.

Der Wettbewerb der Eisenbahnen brachte der Schweiz ebenfalls gewisse Vorteile. Durch tarifpolitische Maßnahmen versuchten die ausländischen Eisenbahnen, einen möglichst großen Teil des schweizerischen Außenverkehrs auf ihren eigenen Linien zu befördern. Gewisse Verbindungswege von den Seehäfen nach der Schweizer Grenze wurden durch Gewährung von Ausnahmetarifen bevorzugt. Der Erlaß von anderweitigen Auslobungsbestimmungen und die Gewährung von Frachtrückerstattungen in gewissen Fällen sollten den schweizerischen Außenverkehr noch mehr an die eigene Schiene binden.

Die mannigfaltigen schweizerischen Verkehrsbedürfnisse kamen diesen Anstrengungen in dem Sinne entgegen, als die strukturelle Vielfalt des schweizerischen Außenverkehrs in der Einfuhr und in der Ausfuhr jeder Verkehrsrelation erlaubte, mit

---

[11] Von Beckerath Erwin, Die Seehafenpolitik der Deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung, Berlin 1918, S. 80.

Aussicht auf Erfolg ihren eigenen Vorteil wahrzunehmen. Die neutrale Tarifpolitik der Schweizerischen Bundesbahnen gegenüber den ausländischen Verbindungswegen bewirkte außerdem, daß die ausländischen Konkurrenzmaßnahmen sich wirklich bis direkt zur Schweizer Grenze auswirken konnten.

Obwohl die Voraussetzungen für eine scharfe Konkurrenz um den schweizerischen Transitverkehr auf den ausländischen Verbindungswegen gegeben waren, führten sie aber in der Praxis nicht zu den erwarteten einschneidenden Transportkostenermäßigungen. Insbesondere bei den Eisenbahnen war seit Ende des ersten Weltkrieges die Tendenz zu internationalen Tarifverständigungen erkennbar, welche die Konkurrenzkämpfe zweckmäßigerweise durch Verkehrsteilungen bei entsprechend günstigeren Frachteinnahmen ablösen sollten[12]. Auch die in Verbindung mit gewissen Seehäfen geltenden Ausnahmetarife waren in ihrer Höhe stark vom Niveau der Inlandtaxen der betreffenden Eisenbahn bestimmt.

Die Vorteile der ausländischen Konkurrenz wirkten sich somit mehr in einer besseren Verkehrsbedienung der Schweiz als in einer Kostensenkung aus. Die Tarifbildung für den Durchfuhrverkehr von und nach der Schweiz und somit die Belastung der schweizerischen Einfuhren und Ausfuhren durch Transportkosten war und blieb vor Einführung der schweizerischen Rheinschiffahrt in weitgehendem Maße vom Gutdünken der Eisenbahnen unserer Nachbarländer abhängig.

Mit der Einführung der schweizerischen Rheinschiffahrt im Verlaufe des ersten Jahrzehnts dieses Jahrhunderts erfuhr die verkehrswirtschaftliche Lage der Schweiz eine grundlegende Aenderung. Das lang erstrebte Ziel, einen freien Zugang zum Meere zu erhalten, war erreicht und damit ein wirtschafts- und verkehrspolitisches Kampfmittel erobert, dank welchem direkt die Konkurrenz mit den Beherrschern der ausländischen Verbindungslinien aufgenommen werden konnte, in der Absicht, die Verbindungswege des schweizerischen Binnenlandes mit den europäischen Seehäfen und mit

---

[12] Vgl. Jaquet Nicolas, a. a. O., S. 15.

den fremden Märkten im Sinne einer dauernden Verbilligung zu beeinflussen.

Die Erwartungen in die angestrebte dauernde Verbilligung des schweizerischen Außenverkehrs begannen sich mit den stetig steigenden Rheinverkehrsziffern in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg immer mehr zu erfüllen. Der Gründe und Ursachen für diese Verbilligung waren mannigfaltige; nur die wesentlichsten können hier kurz angedeutet werden[13].

Der bedeutsamste Vorzug der Schiffahrt gegenüber der Eisenbahn liegt in ihren niedrigen Transportkosten, die durch die Benützung größter Transportgefäße und einer von der Natur gegebenen, also (theoretisch zumindest) kostenfreien Straße möglich werden[14]. Deshalb konnte für den Großteil der in die Schweiz eingeführten Massengüter durch die Rheinverfrachtung eine wesentliche, direkte Frachtkostenersparnis erzielt werden, da bei den Massengütern eine Verlängerung der Reisedauer im Vergleich zu einem aus der Frachtverbilligung erzielbaren Nutzen in den Hintergrund tritt.

Der Einbezug der Wasserstraße aktivierte aufs stärkste den alten Wettbewerb um die Leitung des schweizerischen Außenverkehrs. Die Verschärfung dieser Konkurrenz, die nun auch den Kampf zwischen Schiene und Fluß auf parallelen Verbindungswegen einschloß, führte zu Frachtkostensenkungen auch auf den von der Bahn beförderten Gütern, und damit zu indirekt durch die Rheinschiffahrt verursachten Frachtkosteneinsparungen von bedeutendem Ausmaß.

---

[13] Eingehende Studien über die Gründe der Verbilligung des schweizerischen Außenverkehrs durch Benützung der Rheinroute finden sich in:

Jaquet Nicolas, a. a. O., S. 8 ff.

Schaller Alfred, Der Basler Rheinhafen in seiner Bedeutung für die SBB, Basel 1937, S. 52 ff. (zitiert «Der Basler Rheinhafen»).

Derselbe, Die Bedeutung der Rheinschiffahrt für die Schweizerische Wirtschaft, in: Orientierungen der Schweizerischen Volksbank Nr. 14/1948 (zitiert «Die Bedeutung der Rheinschiffahrt»).

Schärrer Armin, Die Basler Rheinschiffahrt, Entwicklung und volkswirtschaftliche Bedeutung, Basel 1941, S. 84 ff.

[14] Das Verhältnis Binnenschiffahrt-Eisenbahn ist Gegenstand der ausgezeichneten Studie von Napp-Zinn Anton F., Binnenschiffahrt und Eisenbahn, Leipzig 1928.

Wesentliche indirekte Einsparungen bewirkten des weiteren die Gegenmaßnahmen der Seeplätze des Mittelmeers und des Atlantischen Ozeans, die stets einen bedeutenden Schweizerverkehr bewältigten, gegen die für sie nachteiligen Wirkungen der Rheinschiffahrt. Durch die erhöhte Anziehungskraft der Nordseehäfen infolge der Frachtvorteile der Rheinschiffahrt erlitten sie empfindliche Verkehrsausfälle, die nicht nur die Handels- und Umschlagsinteressen der betroffenen Häfen, sondern auch jene der Eisenbahnen, welche an der Weiterleitung der Transporte beteiligt waren, schädigten. Die Gegenmaßnahmen erstrecken sich auf die Gewährung von besonderen Umschlagsvergünstigungen in den Seehäfen und auf die Ermäßigung der Bahntarife für den schweizerischen Transitverkehr mit dem Ziel, wenn irgend möglich eine Gleichstellung mit der Rheinstraße zu erzielen.

Mit der Beteiligung an der Rheinschiffahrt, die in den Jahren vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges je rund einen Drittel des schweizerischen Import- und Exportverkehrs bewältigte[15], hatte die Schweiz das wichtigste Mittel zur Frachtregulierung ihres Außenverkehrs in die Hand bekommen. Die Rheinschiffahrt war zum Frachtmaßstab geworden für sämtliche Verbindungen der Schweiz mit dem Weltmeere und den bedeutendsten Rohstoffweltmärkten[16].

Der direkte volkswirtschaftliche Nutzen der Rheinschiffahrt, der sich in einer Verbesserung der schweizerischen Zahlungsbilanz auswirkt, ist in seiner ziffernmäßigen Größe recht schwierig zu erfassen, jedenfalls aber als recht beträchtlich anzuschlagen. Er besteht vor allem in den erzielten

---

[15] **Anteil der Rheinschiffahrt am gesamtschweizerischen Außenverkehr:**

| | Jahr | Total in t | Rhein in t | in % |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhr: | 1930 | 8 553 057 | 1 005 464 | 11,8 |
| | 1937 | 7 985 173 | 2 741 240 | 34,4 |
| | 1938 | 7 484 510 | 2 499 035 | 33,5 |
| Ausfuhr: | 1930 | 918 698 | 94 423 | 10,3 |
| | 1937 | 706 790 | 219 025 | 31,0 |
| | 1938 | 614 690 | 205 483 | 33,4 |

[16] Jaquet Nicolas, a. a. O., S. 11.

Frachtkosteneinsparungen. Die direkten Frachteinsparungen, die sich aus der Benützung der billigeren Rheinroute ergeben, sowie die indirekten, die durch die bedeutenden Tarifherabsetzungen der ausländischen Eisenbahnen in Konkurrenz zum Rhein entstehen, erreichten nach vorsichtigen Schätzungen von Fachleuten in den Jahren unmittelbar vor und nach dem zweiten Weltkrieg eine Summe von 12—15 Millionen Franken jährlich[17].

Außer diesen volkswirtschaftlich bedeutenden Frachtkosteneinsparungen hat die durch den Einsatz der Rheinschiffahrt hervorgerufene verschärfte Konkurrenz noch weitere Auswirkungen von erheblichem volkswirtschaftlichem Nutzen mit sich gebracht. Der schweizerische Außenhandel verdankt der Rheinschiffahrt gesteigerte Austauschmöglichkeiten. Es erweiterte sich der Bezugsradius für bestimmte Importgüter (z. B. englische Kohle); in allerdings bescheidenerem Ausmaße wirkte die Rheinschiffahrt für gewisse Güter (z. B. Erze) sogar exportschöpfend. Zahlenmäßig nicht erfaßbar, aber in ihren volkswirtschaftlichen Konsequenzen von großer Bedeutung ist die Beeinflussung der Bezugspreise wichtiger Einfuhrgüter, die nur dank der durch die Rheinschiffahrt errungenen größeren verkehrswirtschaftlichen Unabhängigkeit der Schweiz möglich wurde[18].

Die schweizerische Handelspolitik hat in der Rheinschiffahrt willkommene Stützung und Stärkung erhalten in den scharfen wirtschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen den verschiedenen nationalen Volkswirtschaften. Sie steht ihr als «ein neues mächtiges Instrument zur Einflußnahme auf die gesamte west- und mitteleuropäische Verkehrsabwicklung»[19] zur Verfügung.

Diese kurze Analyse der verkehrswirtschaftlichen Situation der Schweiz zeigt, wie zahlreich und fruchtbar die volkswirtschaftlichen Wirkungen der internationalen Konkurrenz um die Leitung des schweizerischen Außenverkehrs im allgemeinen

---

[17] Schaller Alfred, «Die Bedeutung der Rheinschiffahrt», S. 10.
Schärrer Armin, a. a. O., S. 88.

[18] Jaquet Nicolas, a. a. O., S. 16 ff.
Schaller Alfred, «Der Basler Rheinhafen», S. 54/55.

[19] Schaller Alfred, «Die Bedeutung der Rheinschiffahrt», S. 11.

sind, wie entscheidend aber sich im besonderen die Einschaltung und die aktive Teilnahme der Schweiz in dieser Konkurrenz mittels der Rheinschiffahrt ausgewirkt hat.

Die nun folgende Darstellung untersucht die konkrete verkehrswirtschaftliche Situation der Schweiz und zwar am konkreten Fall des Durchfuhrverkehrs über den Hafen von Genua, unterteilt in die drei wichtigen Zeitperioden: die Jahre vor dem zweiten Weltkrieg, während des zweiten Weltkrieges und der unmittelbaren Nachkriegszeit. Vorangestellt wird eine allgemeine Analyse des gesamten schweizerischen Außenverkehrs und eine Darstellung der allgemeinen wirtschaftlichen Bedeutung des Hafens von Genua.

# HAUPTTEIL

# A. Die Verkehrswege des schweizerischen Außenhandels

## 1. Kapitel

## Die Gliederung des schweizerischen Außenverkehrs in Land- und Seeverkehr

Der gesamte schweizerische Außenhandel wird in verkehrstechnischer Hinsicht als Außenverkehr bezeichnet. Dieser steht im Gegensatz zum Binnenverkehr, der den Verkehr innerhalb der Landesgrenzen umfaßt. Der Binnenverkehr spielt sich auf der Schiene, auf der Straße und auf Flüssen ab, der Außenverkehr zudem noch zur See[1].

Im schweizerischen Außenverkehr muß grundsätzlich unterschieden werden zwischen einer Güterbeförderung zur See, die mittels Seeschiffen, und einer Güterbeförderung zu Lande, die mittels Eisenbahn oder Flußschifffahrt erfolgt. Die Binnenlage der Schweiz bedingt, daß jeglicher Außenverkehr immer auch Landverkehr ist, denn alle Transporte im Außenverkehr spielen sich zumindest auf der Strecke zwischen Seehafen und Landesgrenze zu Lande ab.

In unserer Untersuchung werden zum eigentlichen Landverkehr nur Transporte zugezählt, die auf keiner einzigen Teilstrecke mittels Seeschiffen erfolgen. In den Seeverkehr werden dagegen alle jene Transporte eingereiht, die auf mindestens einer Teilstrecke zur See befördert werden. Darunter fällt somit nicht nur aller schweizerische Güterverkehr von und nach

[1] Vom Luftverkehr, der innerhalb der Gesamtgrößenbetrachtung noch unbedeutend ist, sehen wir ab.

europäischen Ländern, die, verkehrstechnisch, ohne weiteres ausschließlich mit Landbeförderungsmitteln erreicht werden können, mit denen aber aus Kostengründen ein Teil des Güteraustausches über den Seeweg geleitet wird; d. h. der direkte Landverkehr wird in diesen Relationen[2] zugunsten des billigeren gebrochenen Verkehrs, der Land- und Seetransportmittel verwendet, eingeschränkt. Einen solchen Doppelcharakter besitzt der schweizerische Güterverkehr mit einer Anzahl ost- und südwesteuropäischen Staaten, sowie mit Skandinavien[3] und mit Großbritannien[3].

Die Gliederung des schweizerischen Aussenverkehrs in Land- und Seeverkehr bietet für die Mehrzahl der Verkehrsrelationen keinerlei Schwierigkeiten. Dagegen bedurfte die Bestimmung der Länder mit gemischtem Verkehr gründlicher Erhebungen. Dank der weitgehenden Auskunftsbereitschaft der Fachkreise konnte die Aufteilung in Land- und Seeverkehr für jede in Frage stehende Verkehrsrelation in möglichster Annäherung an die Wirklichkeit vorgenommen werden.

Eine scharfe Trennung des schweizerischen Außenverkehrs in Landverkehr und Seeverkehr ist deshalb bedeutsam, weil die wirtschaftlichen Bedingungen, unter welchen sich die beiden Verkehrsarten vollziehen, in entscheidenden Punkten differieren. Desgleichen sind die volkswirtschaftlichen Auswirkungen für die Schweiz verschieden. Während im Landverkehr die Verkehrsleitung prinzipiell durch die kürzeste Verkehrsverbindung, die in der Regel die billigste ist, vorgezeichnet ist und nur für einen kleinen Teil die Konkurrenz eines direkt nicht beteiligten Dritten fühlbar werden kann, besteht um die Leitung des Seeverkehrs sozusagen durchwegs eine ausgesprochen scharfe internationale Konkurrenz. Sie herrscht sowohl innerhalb der Seeschiffahrt, als auch zwischen den Seehäfen und zwischen den Landbeförderungsmitteln verschiedener Nationalität und ver-

---

[2] Unter einer Verkehrsrelation versteht man den Verkehrsweg eines Gutes vom Versandort bis zum Bestimmungsort.

[3] Transporte im Verkehr mit Skandinavien und Großbritannien, die zur See nicht Handelsschiffe, sondern Eisenbahnfähren (Ferry-Boats) benützen, gelten, sofern sie erfaßbar sind, als Landverkehr.

schiedener Art, wobei im letzteren Falle das Wettbewerbsverhältnis ein doppeltes ist: zwischen Eisenbahn und Flußschifffahrt einerseits, zwischen den verschiedenen nationalen Eisenbahnen andererseits. Dieser Wettbewerb kulminiert in der Konkurrenz um die Leitung des schweizerischen Außenverkehrs. Innerhalb der Grenzen des Binnenlandes Schweiz prallen die Interessen der wichtigsten Seehäfen und Eisenbahnen aufeinander und bewirken jenen «struggle for traffic», der für die Seehäfen zugleich zum «struggle for life» wird[4]. Der Konkurrenzkampf der drei «Großen» an der Nordsee: Antwerpen, Rotterdam und Hamburg, in der Zwischenkriegszeit[5] weitete das Hinterland der Nordseehäfen immer mehr nach Süden aus und beschränkte zugleich in wachsendem Maße das Einflußgebiet der weniger mächtigen Mittelmeerhäfen.

Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen dieses Wettbewerbes im großen Stil sind denn auch für die Schweiz viel gewichtiger als jene, die sich aus der schwächeren Konkurrenz um die Leitung im reinen Landverkehr ergeben, und die Größe des umstrittenen Verkehrsvolumens ist im Rahmen dieser Arbeit eine so bedeutsame, daß sich die Analyse des schweizerischen Seeverkehrs aufdrängt.

Dies aber noch aus andern, dem Ziel der vorliegenden Untersuchung näherkommenden Gründen: Der Umfang der zahlreichen Dienste, die ein S e e h a f e n als Verkehrsmittler für die schweizerische Volkswirtschaft leistet, kann nur richtig beurteilt werden, wenn das Volumen des schweizerischen Seeverkehrs bekannt ist. Erst die Kenntnis des Verkehrsanteils eines Seehafens am gesamten schweizerischen Seeverkehr — den durch den Güterumschlag in Seehäfen verursachten Verkehr bezeichnen wir als schweizerischen D u r c h f u h r v e r k e h r in Seehäfen[6] — läßt auf seine Bedeutung für die schweizerische Volkswirtschaft schließen und damit auf seine innerhalb der

---

[4] Schadeck Maurice, Les routes du commerce extérieur de la Suisse, Paris 1934, S. 2 ff.

[5] Vgl. De Keuster J., La concurrence entre les trois grands ports nord-européens: Hambourg, Rotterdam et Anvers, Anvers 1930.

[6] Dieser darf keinesfalls mit dem innerschweizerischen Durchfuhrverkehr, der durch den Transit ausländischer Güter durch die Schweiz entsteht, verwechselt werden.

internationalen Verkehrskonkurrenz mehr oder weniger günstige Stellung, die nicht nur abhängig ist von seiner Qualität als Umschlagsplatz, sondern auch von den Konkurrenzverhältnissen, die auf seinen See- und Landverbindungen herrschen[7].

Unsere grundsätzliche Analyse des schweizerischen Außenverkehrs nach seiner verkehrswirtschaftlichen Gliederung ist deshalb unentbehrliche Voraussetzung für die spätere Untersuchung, welche im einzelnen die Bedeutung des Hafens von Genua für die Schweiz aufzeigen soll. Ist einmal die Größe des genuesischen Verkehrsanteils am schweizerischen Seeverkehr ermittelt, so ist zugleich grundsätzlich die Größenordnung bestimmt, innerhalb welcher die Bedeutung des Hafens von Genua sich bewegt.

Im folgenden soll zuerst anhand der in der schweizerischen Außenhandels-Statistik ausgewiesenen Zahlen die grundsätzliche Aufteilung des schweizerischen Außenverkehrs in den Land- und Seeverkehr vorgenommen werden. Sodann werden uns die Resultate einer umfassenden Enquete, die bei allen in Betracht fallenden Seehäfen unternommen wurde, die Grundlage liefern für die Gliederung des schweizerischen Seeverkehrs nach seiner Leitung über die europäischen Seehäfen. Auf den Ergebnissen unserer Umfragen basiert dann ebenfalls die Bestimmung der Güterstruktur des schweizerischen Durchfuhrverkehrs in den einzelnen Seehäfen.

Um die spätere Untersuchung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über den Hafen von Genua zu erleichtern, wurden die am Seeverkehr beteiligten Länder in vier Kategorien eingeteilt. Diese Einteilung richtet sich nach dem Grad der Anziehungskraft, die der Hafen von Genua auf den Verkehr der Schweiz mit diesen Gebieten auszuüben in der Lage sein sollte. In eine erste Kategorie wurden alle jene Länder eingereiht, deren Güterverkehr mit der Schweiz bei Leitung über Genua auf der kürzesten Verkehrsverbindung erfolgt. Für den Güterverkehr von und nach diesen Gebieten besitzt also der Hafen von

[7] Die nähere Bestimmung und Beschreibung der in der internationalen Verkehrskonkurrenz wirkenden Faktoren wird im 2. Kapitel von Teil B, im direkten Zusammenhang mit der Bestimmung der wirtschaftlichen Bedeutung des Hafens von Genua, vorgenommen.

Genua einen natürlichen, geographischen Vorteil vor andern Häfen. Die Einteilung in die Kategorie zwei bis vier geschah nach dem Gesichtspunkt sinkender Anziehungskraft des Hafens von Genua auf jene Gebiete, die somit umgekehrt unter dem Einfluß steigender Anziehungskraft anderer Seehäfen stehen. Obwohl die Länder der zweiten Kategorie (Nordamerika) mit Genua ebenfalls in einem regen Seeverkehr stehen, so ist doch die Vorherrschaft der Nordseehäfen für den schweizerischen Seeverkehr mit diesen Ländern viel ausgeprägter als jene Genuas. Auf den Güterverkehr mit den französischen Kolonien (dritte Kategorie) sind naturgemäß die französischen Mittelmeerhäfen spezialisiert, während der Güterverkehr mit den nordeuropäischen Ländern (vierte Kategorie) auch im günstigsten Falle kaum je von Genua beansprucht werden dürfte.

Als Stichjahre für unsere Analyse wurden die Jahre 1938, 1942 und 1947 gewählt: 1938 als letztes ganzes Friedensjahr, das auch im internationalen Güterverkehr noch als Normaljahr angesprochen werden kann; 1942 als jenes Jahr, in welchem die Kriegslage in Europa einigermaßen stabil blieb und die Schweiz noch gänzlich von den Achsenmächten umschlossen war; 1947 als jüngstes Nachkriegsjahr, von welchem die Gesamtstatistiken schon erhältlich waren.

## Gliederung des schweizerischen Außenverkehrs in Land- und Seeverkehr

Gewichte in Zentner (q)

| Landverkehr | 1938 | | 1942 | | 1947 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr |
| Deutschland[1] | 22.260.828 | 2.310.312 | 24.989.758 | 3.135.932 | 6.790.489 | 39.223 |
| Oesterreich[2] | 2.910.996 | 154.549 | 211.379 | 5.834 | 2.626.336 | 408.716 |
| Frankreich[3] | 12.030.645 | 781.761 | 1.535.754 | 141.965 | 10.821.632 | 759.772 |
| Italien | 2.667.767 | 877.157 | 1.875.736 | 237.783 | 3.150.846 | 732.498 |
| Belgien/Luxemburg | 2.846.710 | 167.208 | 438.380 | 15.380 | 8.497.007 | 381.127 |
| Niederlande | 5.306.680 | 208.974 | 75.498 | 22.548 | 2.965.021 | 242.314 |
| Dänemark | 292.606 | 66.229 | 107.839 | 8.140 | 747.607 | 80.780 |
| Lettland | 3.120 | 10.426 | 1.125 | — | — | — |
| Litauen | 137.313 | 11.186 | 1 | 2 | — | — |
| Estland | 9.164 | 839 | — | — | — | — |
| Ungarn | 1.052.386 | 43.022 | 888.390 | 33.497 | 267.049 | 41.830 |
| Jugoslawien | 183.672 | 55.866 | 10.953 | 9.481 | 757.144 | 9.609 |
| Kroatien | | | 542.340 | 2.458 | | |
| Anteile:* | | | | | | |
| Spanien[4] | 41.519 | 1.160 | 253.250 | 54.862 | — | — |
| Norwegen[5] | 23.373 | — | 11.723 | 21.376 | — | — |
| Schweden[5 6] | 128.230 | 27.102 | 1.095.725 | 52.106 | 512.660 | 75.903 |
| Finnland[7] | — | — | 81.989 | 5.359 | — | — |
| Polen[8] | 875.613 | 22.680 | 949 | 1.656 | 3.885.747 | 12.707 |
| Tschechoslowakei[9] | 1.345.073 | 73.192 | 1.011.861 | 18.131 | 3.710.397 | 713.909 |
| Griechenland[7] | — | — | 8.129 | 1 | — | — |
| Bulgarien[10] | 32.446 | 9.298 | 46.815 | 4.595 | 1.814 | 1.911 |
| Rumänien[11] | 143.352 | 40.976 | 1.478.064 | 14.661 | 48.282 | 12.524 |
| Türkei[7] | — | — | 141.248 | 11.644 | — | — |
| | 52.291.493 | 4.861.937 | 34.806.906 | 3.797.411 | 44.782.031 | 3.512.823 |
| Getränke, hl in q | 753.928 | 6.890 | 417.229 | 22.164 | 515.762 | 14.992 |
| Tiere, Stück in q | 46.610 | 17.817 | 9.918 | 36.799 | 193.936 | 43.917 |
| Uhren, Stück in q | 119 | 3.136 | 8 | 1.252 | 1 | 1.037 |
| | 53.092.150 | 4.889.780 | 35.234.061 | 3.857.626 | 45.491.730 | 3.572.769 |

## Anmerkungen

* Anteile des Gesamtverkehrs der aufgeführten Länder am Landverkehr.

[1] 1942 einschließlich Oesterreich.

[2] 1942 Elsaß-Lothringen.

[3] 1942 ausschließlich Elsaß-Lothringen.

[4] Der Verkehr mit Spanien wickelt sich mehrheitlich über den Seeweg ab. Ein Teil der Südfrüchte und der Fabrikate werden mit der Bahn befördert. 1938 war der Handelsverkehr mit Spanien wegen des eben beendeten Bürgerkriegs noch sehr gering. Im Jahre 1942 wurde die Eisenbahn wegen der Kriegsverhältnisse vermehrt benützt.
Im Jahre 1947 mußte infolge der während des ganzen Jahres geschlossenen spanisch-französischen Grenze aller Verkehr über den Seeweg geleitet werden.

[5] Im Verkehr mit den skandinavischen Ländern werden die mit Ostsee-Fähren beförderten Güter zum Landverkehr gerechnet.
Während des Krieges wickelte sich der gesamte Verkehr mit Schweden und Norwegen über den Landweg durch Deutschland ab.

[6] Schweden exportiert die Massengüter, vor allem Zellulose, wie auch einen Teil der Allgemeinen Güter, via Nordsee-Rheinmündungshäfen nach der Schweiz.

[7] In Friedenszeiten wickelt sich der schweizerische Handelsverkehr mit Finnland, Griechenland und der Türkei ausschließlich über den Seeweg ab. Während des Krieges stand eine Verbindung nur über den Landweg (Deutschland, bzw. Balkan) offen.

[8] 1942 Generalgouvernement Polen.
Polen führte vor dem Kriege seine ganzen Kohlenzufuhren nach der Schweiz über die Verkehrsleitung Ostsee-Nordsee-Rhein. Dazu wurde es durch die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn gezwungen, die folgende unterschiedliche Frachtenberechnung anwandte:
1 Tonne Kohle Polnisch-Oberschlesien-Basel Fr. 24.—
1 Tonne Kohle Deutsch-Oberschlesien-Basel « 8.—
(Laut Mitteilung der polnischen Handelsgesellschaft in Basel).
Bei Leitung über den direkten Landweg wäre die polnische Kohle in der Schweiz nicht konkurrenzfähig gewesen.
Im Jahre 1947 wurden die polnischen Kohlenlieferungen nur zum kleineren Teil über den Rhein geführt.

[9] Die Tschechoslowakei führte in der Vorkriegszeit mehr als die Hälfte ihres Zuckerexportes über die Elbe abwärts und den Rhein aufwärts in die Schweiz aus.
1942 Slowakei.

[10] Die Getreideausfuhr Bulgariens nach der Schweiz erfolgte auf dem Seeweg, die übrige Ausfuhr auf dem Landweg.

[11] Die Verkehrsanteile Rumäniens berechnen sich wie folgt:
Die Massengüter (Getreide, Mineralöle, 1938: 160.104 Tonnen) wurden vor dem Krieg auf dem Seeweg in die Schweiz befördert mit Ausnahme der über die Donau aufwärts geleiteten (1938: 6.575 Tonnen) Transporte. Im Jahre 1947 war der Donauverkehr noch nicht wieder aufgenommen worden. Alle andern Güter wurden mit der Bahn befördert.

## Seeverkehr

| 1. Kategorie: | 1938 Einfuhr | 1938 Ausfuhr | 1942 Einfuhr | 1942 Ausfuhr | 1947 Einfuhr | 1947 Ausfuhr |
|---|---|---|---|---|---|---|
| a) Südeuropa: | | | | | | |
| Portugal | 25.169 | 16.352 | 274.127 | 14.332 | 129.315 | 58.390 |
| Sowjetunion | 1.814.735 | 9.918 | 29.589 | 15 | 17.078 | 5.589 |
| Anteile:* | | | | | | |
| Spanien | 166.373 | 8.005 | 477.689 | 86.830 | 361.791 | 51.221 |
| Griechenland | 19.618 | 10.541 | — | — | 27.766 | 15.720 |
| Bulgarien | 26.262 | — | — | — | 2.445 | — |
| Rumänien | 1.535.290 | — | — | — | 3.951 | — |
| Türkei | 168.552 | 5.616 | — | — | 585.439 | 33.270 |
| | 3.755.999 | 50.432 | 781.405 | 101.177 | 1.127.785 | 164.190 |
| b) Afrika: | | | | | | |
| Aegypten | 208.885 | 181.176 | 10.107 | 2.311 | 168.773 | 17.220 |
| Engl.-aegypt. Sudan | | | 440 | 1 | 5.825 | 40 |
| Lybien | 1 | 78 | — | 12 | — | — |
| Spanisch Marokko | — | — | 5.020 | 1.302 | 12.542 | 610 |
| Südafrikan. Union | 41.467 | 20.311 | 5.821 | 3.108 | 136.377 | 31.226 |
| Südwestafrika | 12.712 | 3.779 | — | 19 | 335 | 542 |
| Rhodesien | | | — | 1 | 2.946 | 407 |
| Belgisch-Kongo | | | 2.139 | 60 | 163.945 | 4.645 |
| Nigerien | | | 1 | 5 | 453 | 1.063 |
| Brit.-Westafrika, Liberia (Westafrika) | 342.636 | 11.720 | 29.474 | 24 | 20.858 | 867 |
| Portug. Westafrika | | | 95.868 | 35 | 144.982 | 252 |
| Span. Westafrika | | | 1 | 4 | 65 | — |
| Brit. Ostafrika | | | 3.407 | 1 | 16.831 | 262 |
| Abessinien (Ostafrika) | 13.190 | 5.422 | 1 | — | 41.863 | 169 |
| Portug. Ostafrika | | | 160.342 | 307 | 200.372 | 1.004 |
| | 618.891 | 222.486 | 312.621 | 7.190 | 916.167 | 58.307 |

* Anteile des Gesamtverkehrs der aufgeführten Länder am Seeverkehr.

1. Kategorie: (Fortsetzung)

| | 1938 | | 1942 | | 1947 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr |
| c) Asien, Australien: | | | | | | |
| Irak (Mesopotamien) | 16.707 | 458 | 5.218 | 120 | 37.235 | 368 |
| Iran (Persien) | 653.101 | 830 | 13.343 | 427 | 2.026.763 | 4.038 |
| Afghanistan | 68 | 185 | 14 | — | 294 | 76 |
| Syrien, Libanon | 5.167 | 3.860 | 3.383 | 627 | 3.409 | 9.346 |
| Palästina, Transjordan. | 38.218 | 2.983 | 3 | 47 | 18.009 | 2.470 |
| Arabien | 4.050 | 324 | 54 | 26 | 4.856 | 498 |
| Vorderindien | 600.480 | 36.031 | 4.736 | 4.236 | 118.002 | 33.116 |
| Ceylon | | | 2.157 | 3 | 15.901 | 2.515 |
| Straits Settlements | 22.701 | 12.336 | 5 | — | 49.425 | 1.767 |
| Burma | 38.763 | 1.402 | 4 | 1 | 6 | 104 |
| Siam | 2.750 | 6.369 | 3 | 494 | 7.583 | 1.796 |
| Niederländ. Indien | 299.354 | 37.064 | 27.356 | 65 | 18.012 | 3.358 |
| Philippinen | 1.462 | 7.470 | 4.554 | 1 | 260.080 | 3.365 |
| China | 35.726 | 36.818 | 2.743 | 5 | 47.730 | 43.263 |
| Mandschuko | 24.193 | 4.616 | 4.455 | 5.186 | — | — |
| Japan | 31.061 | 87.610 | 1.530 | 3.602 | 1.386 | — |
| Australischer Bund | 63.298 | 18.532 | 1.453 | 359 | 62.002 | 9.009 |
| Neuseeland | 17.548 | 2.835 | — | 80 | 6.200 | 1.802 |
| Ozeanien | | | 1.106 | 11 | 716 | 112 |
| | 1.854.647 | 259.723 | 72.117 | 15.290 | 2.677.609 | 117.003 |

1. Kategorie: (Fortsetzung)

| | 1938 | | 1942 | | 1947 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr |
| d) Mittel- und Südamerika: | | | | | | |
| Mexiko | 83.532 | 7.680 | 3.571 | 2.477 | 106.954 | 25.082 |
| Brit. Honduras | 21 | 25 | 60 | 1 | — | 11 |
| Guatemala | 15.350 | 213 | 5.488 | 39 | 19.163 | 712 |
| Republik Honduras | 18.458 | 17 | 161 | 4 | 1.918 | 70 |
| Salvador | 7.758 | 669 | 3.856 | 28 | 4.325 | 331 |
| Nicaragua | 235 | 63 | — | 4 | 1.023 | 95 |
| Costa-Rica | 13.081 | 196 | 4.980 | 20 | 30.896 | 314 |
| Panama | 18 | 1.142 | — | 38 | 20.782 | 203 |
| Kuba | 131.295 | 4.048 | 27.971 | 685 | 331.336 | 2.712 |
| Haiti | 13.590 | 215 | 1.117 | 22 | 12.963 | 180 |
| Dominik. Republik | 4.032 | 66 | 4.115 | 10 | 12.112 | 103 |
| Porto Rico | 508 | 24 | 27 | 1 | 416 | 6 |
| Brit. Antillen | 14.694 | 553 | 406 | 1 | 5.737 | 314 |
| Franz. Antillen | | | 9 | — | 101 | 209 |
| Kolumbien | 19.276 | 7.934 | 12.997 | 948 | 19.306 | 26.417 |
| Venezuela | 7.126 | 5.311 | 14.130 | 1.032 | 564.989 | 11.669 |
| Guyana | 541.095 | 1.333 | 42.706 | 110 | 3.453.120 | 1.067 |
| Brasilien | 178.685 | 23.210 | 309.053 | 11.548 | 423.844 | 61.655 |
| Uruguay | 147.174 | 2.487 | 1.112 | 690 | 69.179 | 8.921 |
| Paraguay | 3.078 | 848 | 2.523 | 94 | 15.354 | 1.112 |
| Argentinien | 3.286.400 | 53.474 | 1.514.313 | 22.863 | 3.602.948 | 100.009 |
| Chile | 213.757 | 3.087 | 103.867 | 2.170 | 56.023 | 7.959 |
| Peru | 101.097 | 4.064 | 31.786 | 2.182 | 82.787 | 10.704 |
| Ecuador | 4.681 | 1.696 | 2.048 | 200 | 5.217 | 737 |
| Bolivien | 284 | 3.181 | 1 | 693 | 46 | 1.779 |
| | 4.805.225 | 121.536 | 2.086.297 | 45.860 | 8.840.539 | 262.371 |

## Seeverkehr

Rekapitulation 1. Kategorie:

| | 1938 | | 1942 | | 1947 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr |
| a) Südeuropa | 3.755.999 | 50.432 | 781.405 | 101.177 | 1.127.785 | 164.190 |
| b) Afrika | 618.900 | 222.486 | 312.621 | 7.190 | 916.167 | 58.307 |
| c) Asien, Australien | 1.854.647 | 259.723 | 72.117 | 15.290 | 2.677.609 | 117.003 |
| d) Mittel-, Südamerika | 4.805.225 | 121.536 | 2.086.297 | 45.860 | 8.840.539 | 262.371 |
| | 11.034.762 | 654.177 | 3.252.440 | 169.517 | 13.562.100 | 601.871 |
| Getränke, hl in q | 141.496 | 109 | 580.568 | — | 234.258 | — |
| Tiere, Stück in q | 13.590 | 1.078 | 286 | 8 | 31.304 | 1.516 |
| Uhren, Stück in q | 14 | 2.726 | — | 1.343 | — | 2.928 |
| Total 1. Kategorie | 11.189.862 | 658.090 | 3.833.294 | 170.868 | 13.827.662 | 606.315 |

## Seeverkehr

| 2. Kategorie: | 1938 | | 1942 | | 1947 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr |
| Nordamerika: | | | | | | |
| Brit. Nordamerika (Kanada) | 1.172.129 | 14.369 | 288.494 | 2.006 | 676.943 | 18.649 |
| Vereinigte Staaten | 3.648.085 | 124.773 | 4.287.950 | 10.242 | 13.828.057 | 97.014 |
| | 4.820.214 | 139.142 | 4.576.444 | 12.248 | 14.505.000 | 115.663 |
| Getränke, hl in q | 54 | 42 | 77 | — | 847 | — |
| Tiere, Stück in q | — | 27 | 2 | — | 21.909 | 90 |
| Uhren, Stück in q | — | 1.125 | — | 1.275 | 2 | 2.617 |
| Total 2. Kategorie | 4.820.268 | 140.336 | 4.576.523 | 13.523 | 14.527.758 | 118.370 |
| 3. Kategorie: | | | | | | |
| Französische Kolonien: | | | | | | |
| Algier | 70.861 | 5.727 | 43.365 | 1.298 | 30.242 | 4.273 |
| Tunis | 41.342 | 3.135 | 370.475 | 543 | 17.281 | 2.265 |
| Franz. Marokko | 48.158 | 4.893 | 85.217 | 2.903 | 403.674 | 3.830 |
| Franz. Westafrika | | | 2.257 | 410 | 166.438 | 3.992 |
| Franz. Ostafrika | | | 1.145 | 1 | 2.686 | 1.269 |
| Franz. Indochina | 12.646 | 20.787 | 68 | 699 | 2.135 | 1.620 |
| | 173.007 | 34.542 | 502.527 | 5.854 | 622.456 | 17.249 |
| Getränke, hl in q | 93.197 | — | 46.304 | — | 114.517 | — |
| Tiere, Stück in q | 1.541 | 137 | 3.828 | — | 976 | 2.284 |
| Uhren, Stück in q | — | 26 | — | 261 | — | 14 |
| Total 3. Kategorie | 267.745 | 34.705 | 552.659 | 6.115 | 737.949 | 19.547 |

## Seeverkehr

| 4. Kategorie: | 1938 | | 1942 | | 1947 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr |
| Nordeuropa: | | | | | | |
| Großbritannien | 3.482.568 | 340.557 | 19.086 | 3.106 | 1.218.637 | 192.978 |
| Eire | 454 | 2.982 | 1 | 1.037 | 270 | 6.426 |
| Island | 2.951 | 12 | 62 | 3 | 6.270 | 1.134 |
| Finnland | 47.481 | 24.031 | — | — | 291.676 | 7.577 |
| Anteile: | | | | | | |
| Norwegen | 125.208 | 22.022 | — | — | 108.274 | 14.407 |
| Schweden | 149.230 | 31.072 | — | — | 516.506 | 64.172 |
| Tschechoslowakei | 200.000 | — | — | — | — | — |
| Polen | 1.464.448 | — | — | — | 1.953.391 | — |
| | 5.472.340 | 420.676 | 19.149 | 4.146 | 4.095.024 | 286.694 |
| Getränke, hl in q | 836 | 70 | 278 | — | 1.173 | — |
| Tiere, Stück in q | 1.877 | 314 | 36 | — | 13.701 | 115 |
| Uhren, Stück in q | 22 | 2.929 | — | 475 | — | 785 |
| Total 4. Kategorie | 5.475.075 | 423.989 | 19.463 | 4.621 | 4.109.898 | 287.594 |

## Gliederung des schweizerischen Außenverkehrs in Land- und Seeverkehr

**Zusammenfassung:**

| | 1938 | | 1942 | | 1947 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr |
| **A. Seeverkehr:** | | | | | | |
| | | | Gewichte in Zentner | | | |
| 1. Kategorie: Südeuropa Afrika Asien, Australien Mittel-, Südamerika | 11.189.862 | 658.090 | 3.833.294 | 170.868 | 13.827.662 | 606.315 |
| 2. Kategorie: Nordamerika | 4.820.268 | 140.336 | 4.576.523 | 13.523 | 14.527.758 | 118.370 |
| 3. Kategorie: Französ. Kolonien | 267.745 | 34.705 | 552.659 | 6.115 | 737.949 | 19.547 |
| 4. Kategorie: Nordeuropa | 5.475.075 | 423.989 | 19.463 | 4.621 | 4.109.898 | 287.594 |
| **Seeverkehr** total | 21.752.950 q | 1.257.120 q | 8.981.939 q | 195.127 q | 33.203.267 q | 1.031.826 q |
| B. **Landverkehr** total | 53.092.150 q | 4.889.780 q | 35.234.061 q | 3.857.626 q | 45.491.730 q | 3.572.769 q |
| C. **Außenverkehr** total | 74.845.100 q | 6.146.900 q | 44.216.000 q | 4.052.753 q | 78.694.997 q | 4.604.595 q |
| | | | Gewichte in Tonnen | | | |
| Seeverkehr | 2.175.295 t | 125.712 t | 898.194 t | 19.513 t | 3.320.327 t | 103.183 t |
| Landverkehr | 5.309.215 t | 488.978 t | 3.523.406 t | 385.762 t | 4.549.173 t | 357.277 t |
| Außenverkehr | 7.484.510 t | 614.690 t | 4.421.500 t | 405.275 t | 7.869.500 t | 460.460 t |

**Der schweizerische Außenverkehr in prozentualer Aufteilung**

| | 1938 | | 1942 | | 1947 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr |
| | in Prozent | | | | | |
| **A. Prozentuale Aufteilung des gesamten Außenverkehrs:** | | | | | | |
| Seeverkehr | 29,0 | 20,4 | 20,3 | 4,8 | 42,2 | 22,4 |
| Landverkehr | 71,0 | 79,6 | 79,7 | 95,2 | 57,8 | 77,6 |
| | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| **B. Prozentuale Aufteilung des Seeverkehrs:** | | | | | | |
| 1. Kategorie | 51,2 | 52,3 | 42,7 | 87,6 | 41,7 | 58,8 |
| 2. Kategorie | 22,1 | 11,2 | 50,9 | 6,9 | 43,7 | 11,5 |
| 3. Kategorie | 1,3 | 2,8 | 6,2 | 3,1 | 2,2 | 1,8 |
| 4. Kategorie | 25,4 | 33,7 | 0,2 | 2,3 | 12,4 | 27,9 |
| | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Am auffälligsten sind die starken Verschiebungen im Verhältnis Landverkehr-Seeverkehr in der Einfuhr der Jahre 1942 und 1947 gegenüber der Vorkriegszeit. Das Verhältnis von 7:3 zugunsten des Landverkehrs im Jahre 1938 darf als Normalverhältnis angesprochen werden. Daß sich im Kriege dieses Verhältnis nicht deutlicher als auf 8:2 verschob, unterstreicht die relativ große Bedeutung der See-Einfuhren für die Schweiz und den Erfolg der Anstrengungen, allen Schwierigkeiten zum Trotz die Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern während des Krieges aufrechtzuerhalten. Die starke gegenteilige Verschiebung nach dem Kriege auf ein Verhältnis von nur noch 5¾:4¼ zugunsten des Landverkehrs weist auf die grundlegenden Veränderungen hin, die als Folge des Krieges in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht in Europa auftraten. Der Ausfall des für die Schweiz bisher wichtigsten Handelspartners Deutschland und der dafür stark intensivierte Außenhandel mit den überseeischen Gebieten im allgemeinen und mit den Vereinigten Staaten im besondern spiegelt sich in der starken Zunahme des Seeverkehrs in der Einfuhr wider, während in der See-Ausfuhr diese Verschiebung infolge der gewichtsmäßigen Inferiorität der

Ausfuhrgüter gegenüber den Einfuhrgütern nur äußerst schwach zum Ausdruck kommt.

Durch den weitgehenden Ausfall der osteuropäischen Staaten für die Lebensmittelversorgung der Schweiz wurde die Zunahme der See-Einfuhr noch mehr betont.

Von den im Seeverkehr zugeführten Gütern wurden auf dem Rhein nach der Schweiz weiterbefördert[8]:

| | 1938 | 1947 |
|---|---|---|
| | Tonnen | |
| via Rotterdam | 810.755 | 907.558 |
| via Antwerpen | 431.433 | 525.939 |
| via Amsterdam | 25.243 | 31.573 |
| via Gent | 3.443 | 5.738 |
| | 1.270.874 | 1.470.804 |
| Die gesamte schweizerische Einfuhr auf dem Rhein betrug: | 2.499.035 | 1.809.635 |
| Von den auf den Landverkehr entfallenden Einfuhrgütern benutzten somit den Rheinweg: | 1.228.161 | 338.831 |

Die starke Verminderung des Anteils der Rheinschiffahrt am Landverkehr in der Nachkriegszeit ist durch den fast völligen Ausfall der Kohlenverschiffungen aus dem Ruhrgebiet verursacht. Die aus dem Seeverkehr anfallende Verkehrsmenge ist wohl gestiegen, aber nicht im gleichen Ausmaße wie der gesamte Seeverkehr. Diese Erscheinung ist aber nicht etwa auf eine sinkende Verkehrsbedeutung der Rheinschiffahrt zurückzuführen, sondern auf die außerordentlichen Witterungsverhältnisse im Jahre 1947, welche die Schiffahrt auf dem Rhein sowohl im Winter wie im Sommer und Herbst stark behinderten, so daß die in den Nordseehäfen umgeschlagenen Güter vermehrt mit der Bahn nach der Schweiz abbefördert werden mußten.

[8] Nach den Angaben der Hafenverwaltungen der betreffenden Häfen.

Mit der Eisenbahn erreichten somit die Schweiz:

| | 1938 | 1947 |
|---|---|---|
| | Tonnen | |
| Aus dem Landverkehr[9] | 4.081.054[11] | 4.210.342 |
| Aus dem Seeverkehr[10] | 904.421 | 1.849.523 |
| | 4.985.475 | 6.059.865 |

Aus den obigen Uebersichten geht die große Bedeutung des Seeverkehrs als Verkehrszubringer für die schweizerische Rheinschiffahrt hervor. Im Jahre 1938 stammten 51 % der auf dem Rhein eingeführten Güter aus dem Seeverkehr, im Jahre 1947 gar 81 %.

Von der gesamtschweizerischen Ausfuhr im Jahre 1938 in der Höhe von 614.690 Tonnen benützten 205.483 Tonnen den Rheinweg, wovon rund 65.000 Tonnen[12] oder 32 % für den Seeverkehr bestimmt waren. Bei einer Gesamtausfuhr von 460.460 Tonnen im Jahre 1947 betrug die Ausfuhr auf dem Rhein 87.596 Tonnen; davon waren 43.942 Tonnen[12], oder 50 %, für den Seeverkehr bestimmt.

---

| | 1938 | 1947 |
|---|---|---|
| | Tonnen | |
| [9] Landverkehr total | 5.309.215 | 4.549.173 |
| davon auf dem Rhein | 1.228.161 | 338.831 |
| Eisenbahnverkehr aus Landverkehr | 4.081.054 | 4.210.342 |
| [10] Seeverkehr total | 2.175.295 | 3.320.327 |
| davon auf dem Rhein | 1.270.874 | 1.470.804 |
| Eisenbahnverkehr aus Seeverkehr | 904.421 | 1.849.523 |

[11] Auf der Donau wurden im Jahre 1938 6.575 Tonnen für die Schweiz befördert. Da diese aber ab Deggendorf, Passau oder Linz mit der Bahn weiterbefördert werden mußten, sind sie zum Eisenbahn- und nicht zum Flußverkehr zu rechnen (nach Angaben der Schweizerischen Bundesbahnen, Abteilung Güterverkehr).

[12] Von der schweizerischen See-Ausfuhr wurden auf dem Rhein bis in die Seehäfen befördert:

| | 1938 | 1947 |
|---|---|---|
| | Tonnen | |
| nach Rotterdam | 17.875 | 12.320 |
| nach Antwerpen | 44.223 | 22.330 |
| nach Amsterdam | 83 | 7.292 |
| nach Gent | 2.342 | 2.000 |
| | 64.520 | 43.942 |

(nach Angaben der Hafenverwaltungen der betreffenden Häfen).

Die Konkurrenz zwischen den europäischen Seehäfen einerseits, zwischen den verschiedenen Eisenbahnen unter sich anderseits, sowie zwischen den Eisenbahnen und der Rheinschiffahrt spielte sich in erster Linie um die Verkehrsleitung von rund 2,2 Millionen Tonnen (1947: rund 3,3 Millionen) aus dem schweizerischen Seeverkehr ab. Außerdem herrschte zwischen der Rheinschiffahrt und den links- und rechtsrheinischen Eisenbahnen ein Wettbewerb um die Leitung im Landverkehr. Wenn wir annehmen, daß die Rheinschiffahrt mindestens die Hälfte des umstrittenen Schweizer Verkehrs aus dem Einzugsgebiet des Rheins auf den Flußweg abzulenken vermochte, so erhalten wir bei einem Anteil der Rheinschiffahrt am Landverkehr von 1.228.161 Tonnen[13] im Jahre 1938 einen weiteren, international konkurrenzierten Schweizer Verkehr von 2—2,5 Millionen Tonnen. Durch den Ausfall Deutschlands als Kohlenlieferant der Schweiz dürfte die Größe des umstrittenen Anteils im Landverkehr auf unter 1 Million Tonnen im Jahre 1947 gesunken sein.

Die internationale Verkehrskonkurrenz um die Leitung des schweizerischen Außenverkehrs drehte sich somit in der Vorkriegszeit um insgesamt rund 4,5 Millionen Tonnen (2,2 Millionen Tonnen aus dem Seeverkehr + 2—2,5 Millionen Tonnen aus dem Landverkehr), in der ersten Nachkriegszeit um ungefähr die selbe, aber sehr anders aufgeteilte Menge (3,3 + 1). Die Konkurrenz um die Leitung des Seeverkehrs war aber, wie schon betont[14], wesentlich schärfer, da protektionistische Maßnahmen sie weniger beeinflussen konnten als die Leitung des Landverkehrs.

[13] Vgl. Teil A, 1. Kapitel, S. 32.
[14] Vgl. Teil A, 1. Kapitel, S. 18.

2. Kapitel

# Die Gliederung des schweizerischen Seeverkehrs

## 1. Die Verkehrsanteile der europäischen Seehäfen

Die Gliederung des schweizerischen Seeverkehrs nach seiner Verkehrsleitung über die verschiedenen europäischen Seehäfen ist in erster Linie das Ergebnis der internationalen Verkehrskonkurrenz. Sie bestimmt weitgehend die den einzelnen Seehäfen zufallenden Verkehrsanteile und damit deren Bedeutung im schweizerischen Seeverkehr, sowie den Umfang der Dienste, die diese als Verkehrsmittler für die schweizerische Volkswirtschaft leisten.

Die Gliederung des schweizerischen Seeverkehrs wurde anhand einer umfassenden Umfrage bei allen in Betracht fallenden kontinentalen Seehäfen festzustellen versucht. Diese Analyse zeigt die Verkehrsleitung des schweizerischen Seeverkehrs, wie sie tatsächlich erfolgte, und liefert gleichzeitig einen Nachweis über den Grad der Vollständigkeit und Genauigkeit der Untersuchung über die Gliederung des schweizerischen Außenverkehrs in Land- und Seeverkehr, wie sie auf Grund der Zahlen der schweizerischen Außenhandelsstatistik vorgenommen wurde[1].

[1] Vgl. Teil A, 1. Kapitel, S. 22—31.

## Schweizerischer Durchfuhrverkehr über europäische Seehäfen

| | 1938 | | | | 1942[1] | | | | 1947 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr | | Ausfuhr | | Einfuhr | | Ausfuhr | | Einfuhr | | Ausfuhr | |
| | Tonnen | % | Tonnen | % | Tonnen | % | Tonnen | % | Tonnen | % | Tonnen | % |
| Rotterdam | 820.011 | 37,8 | 19.634 | 11,1 | —.— | — | —.— | — | 962.612 | 29,0 | 15.394 | 12,4 |
| Amsterdam | 26.817 | 1,2 | 85 | 0,0 | —.— | — | —.— | — | 41.905 | 1,3 | 9.353 | 7,5 |
| Antwerpen | 484.946 | 22,8 | 55.278 | 31,1 | —.— | — | —.— | — | 851.912 | 25,7 | 47.719 | 38,5 |
| Gent | 5.618 | 0,2 | 2.837 | 1,5 | —.— | — | —.— | — | 5.738 | 0,2 | 2.000 | 1,6 |
| Ostende | ? | | ? | | —.— | — | —.— | — | 2.654 | 0,1 | 531 | 0,4 |
| Dunkerque | 31.350 | 1,4 | 13.170 | 7,4 | —.— | — | —.— | — | 352 | 0,0 | 544 | 0,4 |
| Le Hâvre | 5.544 | 0,2 | 8.800 | 4,8 | —.— | — | —.— | — | 65.826 | 2,0 | 3.662 | 3,0 |
| Rouen | 251.851 | 11,5 | —.— | — | —.— | — | —.— | — | 3.500 | 0,1 | —.— | — |
| Dieppe | 601 | 0,0 | 802 | 0,4 | —.— | — | —.— | — | 6.122 | 0,2 | 960 | 0,8 |
| Boulogne/Calais | 10.000 | 0,4 | 1.600 | 0,9 | —.— | — | —.— | — | 5.500 | 0,2 | 950 | 0,8 |
| Cherbourg | ? | | ? | | —.— | — | —.— | — | 355 | 0,0 | —.— | — |
| Bordeaux | 1.682 | 0,1 | 83 | 0,0 | —.— | — | —.— | — | —.— | — | —.— | — |
| Marseille | 90.818 | 4,2 | 10.633 | 6,0 | 25.399 | 2,8 | —.— | — | 66.923 | 2,0 | ? | |
| St. Louis du Rhône | —.— | — | —.— | — | —.— | — | —.— | — | 24.340 | 0,7 | —.— | — |
| Sète | 5.850 | 0,2 | —.— | — | —.— | — | —.— | — | 21.939 | 0,7 | —.— | — |
| Port-Vendres | 11 | 0,0 | —.— | — | —.— | — | —.— | — | —.— | — | —.— | — |
| Genua | 143.893 | 6,6 | 43.963 | 24,8 | 634.990 | 70,7 | 7.803 | 40,0 | 588.809 | 17,7 | 41.556 | 33,6 |
| Savona | 90.000 | 4,1 | —.— | — | 2.611 | 0,3 | —.— | — | 588.933 | 17,7 | —.— | — |
| Venedig | 33.383 | 1,5 | 582 | 0,3 | 5.342 | 0,6 | 7.800 | 40,0 | 16.883 | 0,5 | 266 | 0,2 |
| Triest | 73.947 | 3,4 | 198 | 0,1 | 6.966 | 0,8 | 250 | 1,3 | 6.533 | 0,2 | 947 | 0,8 |
| Hamburg | 34.654 | 1,6 | 12.555 | 7,0 | —.— | — | —.— | — | —.— | — | —.— | — |
| Bremen | 7.966 | 0,3 | 4.029 | 2,2 | —.— | — | —.— | — | —.— | — | —.— | — |
| Lübeck | 9.000 | 0,4 | 4.514 | 2,4 | —.— | — | —.— | — | —.— | — | —.— | — |
| Lissabon[2] | —.— | — | —.— | — | 40.020 | 4,4 | —.— | — | —.— | — | —.— | — |
| Barcelona | —.— | — | —.— | — | 119.677 | 13,3 | —.— | — | —.— | — | —.— | — |
| Vigo | —.— | — | —.— | — | 3.255 | 0,4 | —.— | — | —.— | — | —.— | — |
| Bilbao | —.— | — | —.— | — | 19.408 | 2,2 | —.— | — | —.— | — | —.— | — |
| Verschiedene iberische Häfen (Lastwagendienst)[3] | —.— | — | —.— | — | 6.733 | 0,8 | 241 | 1,2 | —.— | — | —.— | — |
| Seeverkehr total (lt. Erhebung bei den betr. Häfen) | 2.127.942 | 97,9 | 178.763 | 100,0 | 864.401 | 96,3 | 16.094 | 82,5 | 3.260.836 | 98,3 | 123.882 | 100,0 |
| Differenz[4] | +47.353 | 2,1 | —52.935 | | +33.793 | 3,7 | +3.419 | 17,5 | +59.491 | 1,7 | —20.699 | |
| Seeverkehr total (lt. Analyse gemäß Außenhandels-Statistik) | 2.175.295 | 100,0 | 125.828 | | 898.194 | 100,0 | 19.513 | 100,0 | 3.320.327 | 100,0 | 103.183 | |

## Anmerkungen zu Tabelle «Schweizerischer Durchfuhrverkehr über europäische Seehäfen»

[1] Während der Kriegsjahre entstanden oft große Zeitdifferenzen zwischen dem Umschlag der Güter in den Seehäfen und ihrer Abbeförderung nach der Schweiz infolge längerer Zwischenlagerungen in den Häfen. Zur besseren Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der Jahre 1938 und 1947 sind deshalb für das Jahr 1942 nicht die Ergebnisse des Umschlagsverkehrs gemäß Angaben der Hafenstatistiken, sondern die Ergebnisse der Bahnabfertigung, welche die Menge der in einem Jahr aus dem Hafen abbeförderten Güter festhalten, verwendet worden. (Ueber die Größe des Umschlagsverkehrs im Jahre 1942 vgl. Teil C, 2. Kapitel, 1. S. 128a.)

[2] Der für Lissabon angegebene Umschlagsverkehr umfaßt nur jene Transporte, die Lissabon als Endhafen erreichten und direkt auf dem Landweg (mit der Eisenbahn oder mit Lastwagen) nach der Schweiz weiterbefördert wurden.

Der Umschlag von Gütern, die anschließend im Pendelverkehr zur See weiterbefördert wurden, war bedeutend größer und ist aus Teil C, 2. Kapitel, 1, S. 128a ersichtlich.

[3] Der Zu- und Abtransport von Gütern mit Lastwagen, die zuerst von und nach Lissabon, dann Barcelona und Bilbao verkehrten, ist in seiner Aufteilung auf diese Häfen unbekannt.

[4] Diese Differenzen enthalten im Einfuhrverkehr: nicht feststellbaren indirekten Transit, nicht als schweizerischen Transit erfaßten Verkehr und solchen mit unbekannter Verkehrsleitung.

Daß im Ausfuhrverkehr die von den Seehäfen ausgewiesenen Zahlen größer sind als jene auf Grund der Analyse nach der schweizerischen Außenhandels-Statistik, erklärt sich daraus, daß im Küstendienst eine Anzahl schweizerischer Ausfuhrgüter befördert wurde, die dem Landverkehr zuzurechnen sind. Eine nähere Erfassung der Größe dieses Verkehrs und der Bestimmungsländer erwies sich als unmöglich.

Die positive Differenz im Jahre 1942 hat ihre Ursache in der allgemein verminderten Zuverlässigkeit der statistischen Angaben in der Kriegszeit.

Auf Grund unserer Analyse lassen sich die am schweizerischen Seeverkehr beteiligten Seehäfen nach ihren Gesamtverkehrsanteilen (Einfuhr und Ausfuhr) in drei Klassen einteilen:

| | 1938 | | 1947 | |
|---|---|---|---|---|
| **Häfen erster Ordnung:** (über 250.000 Tonnen) | Rotterdam | 839.645 | Rotterdam | 978.006 |
| | Antwerpen | 540.224 | Antwerpen | 899.631 |
| | | | Genua | 630.365 |
| | | | Savona | 588.933 |
| **Häfen zweiter Ordnung:** (50—250.000 Tonnen) | Rouen | 251.851 | Le Hâvre | 69.488 |
| | Genua | 187.856 | Marseille | 66.923 |
| | Marseille | 101.451 | Amsterdam | 51.258 |
| | Savona | 90.000 | | |
| | Triest | 74.145 | | |
| **Häfen dritter Ordnung:** (10—50.000 Tonnen) | Hamburg | 47.209 | St. Louis du Rh. | 24.340 |
| | Dunkerque | 44.520 | Sète | 21.939 |
| | Venedig | 33.965 | Venedig | 17.149 |
| | Amsterdam | 26.902 | | |
| | Le Hâvre | 14.344 | | |
| | Lübeck | 13.514 | | |
| | Bremen | 11.995 | | |
| | Boulogne/Cal. | 11.600 | | |

Ueberzeugend ist die Vorherrschaft der Rheinmündungshäfen, die allerdings 1947 nicht mehr so ausgeprägt erscheint wie noch im Jahre 1938. Wies die Verkehrsleitung des schweizerischen Seeverkehrs über die Häfen zweiter und dritter Ordnung in der Vorkriegszeit eine breite Verteilung auf, so ist die Nachkriegszeit allgemein charakterisiert durch eine stärkere Konzentration auf eine geringere Zahl Häfen.

Von besonderem Interesse ist die Verteilung des schweizerischen Seeverkehrs auf die Nordseehäfen (und Kanalhäfen) und die Mittelmeerhäfen:

| | Gesamtverkehr (Ein- und Ausfuhr) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1938 | | 1947 | |
| | Tonnen | % | Tonnen | % |
| Nordseehäfen (einschließlich Kanalhäfen) | 1.798.148 | 78,5 | 2.027.589 | 59,9 |
| Mittelmeerhäfen | 493.278 | 21,5 | 1.357.129 | 40,1 |

Die Nordseehäfen, welche in der Vorkriegszeit nahezu vier Fünftel des schweizerischen Seeverkehrs bewältigten, büßten im Jahre 1947 einen Teil ihrer Vorherrschaft ein und waren nur noch mit drei Fünfteln an diesem Verkehr beteiligt. Die Gründe für diese Verschiebung sind vor allem in den veränderten Konkurrenzverhältnissen nach dem Kriege zu suchen, was an anderer Stelle noch genauer dargelegt wird.

Innerhalb der Nordseehäfen nehmen die Rheinmündungshäfen Rotterdam und Antwerpen, denen noch Amsterdam und Gent zuzuzählen sind, eine dominierende Stellung ein[2]. Sie verdanken diese in erster Linie ihrer Lage an der Rheinmündung, die eine volle Ausnützung der billigen Binnenschiffahrt von und nach dem schweizerischen Hinterland erlaubt[3].

## 2. Die Güterstruktur in den einzelnen Seehäfen

Noch besser als aus den Gesamtumschlagsziffern der Tabelle «Schweizerischer Durchfuhrverkehr über europäische Seehäfen» läßt sich die Bedeutung der einzelnen Seehäfen im schweizerischen Seeverkehr aus der folgenden Uebersicht ablesen, welche die Struktur der in den verschiedenen Seehäfen für die Schweiz umgeschlagenen Güter angibt:

---

[2] Sie waren im Jahre 1938 allein mit 62 % an der schweizerischen See-Einfuhr und mit 43,7 % an der See-Ausfuhr beteiligt. Entsprechend der verstärkten Anziehungskraft der Mittelmeerhäfen nach dem Kriege sank ihr Anteil an der See-Einfuhr auf 56,2 %, dagegen stieg ihr Anteil an der See-Ausfuhr auf 60,0 % im Jahre 1947 und war somit wesentlich höher als noch 1938.

[3] Die Bedeutung der Rheinschiffahrt für diese Häfen geht aus der Tatsache hervor, daß im Jahre 1938 von den 1.337.392 Tonnen, die im Einfuhrverkehr in den Rheinmündungshäfen für die Schweiz umgeschlagen wurden, 1.270.874 Tonnen oder 95 % auf dem Rheinweg und nur 66.518 Tonnen oder 5% auf dem Schienenweg in die Schweiz weiterbefördert wurden. Von den über diese Häfen geleiteten 77.834 Tonnen Ausfuhrgütern wurden 64.520 Tonnen oder 82 % auf dem Rhein und nur 13.314 Tonnen oder 18 % mit der Eisenbahn zugeführt. Im Jahre 1947 war der Anteil der Rheinschiffahrt an diesem Verkehr infolge der bereits erwähnten verminderten Leistungsfähigkeit des Rheinweges in diesem Jahre gesunken, doch betrug er im Einfuhrverkehr immer noch 79 % (1.470.804 Tonnen auf dem Rhein, 391.363 Tonnen auf der Schiene befördert) und im Ausfuhrverkehr 58 % (42.942 Tonnen auf dem Rhein, 31.524 Tonnen auf der Schiene befördert).

## Güterstruktur der schweizerischen See-Einfuhr

(Gewichte in Tonnen)

| | Getreide, Futtermittel | Kohlen | Mineralöle Benzin | Zellstoff Papier | Holz | Metalle Erze | Textilfasern | Kolonialwaren (Kaffee usw.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Rotterdam | 251.841 | 216.665 | 220.984 | 15.354 | — | — | — | — |
| Amsterdam | 1.379 | 970 | 1.095 | — | — | 8.137 | — | 5.572 |
| Antwerpen | 224.970 | 11.619 | 36.632 | 1.035 | 10.023 | 39.051 | 2.994 | 2.729 |
| Gent | — | — | 1.996 | — | — | — | — | — |
| Ostende | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Dunkerque | — | 25.525 | — | — | — | — | 440 | — |
| Le Hâvre | — | — | 146 | — | 453 | 1.845 | 235 | 1.146 |
| Rouen | — | 251.851 | — | — | — | — | — | — |
| Dieppe | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Boulogne/Calais | — | — | — | — | — | 4.000 | — | — |
| Cherbourg | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Bordeaux | — | — | — | — | — | — | — | 5 |
| Marseille | 59.887 | — | — | — | — | — | — | 13.434 |
| St. Louis du Rhône | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Sète | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Port Vendres | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Genua | 101.143 | — | — | — | — | — | — | — |
| Savona | — | 55.000 | 35.000 | — | — | — | — | — |
| Venedig | 2.275 | 56 | 1.774 | — | — | 16.049 | 12.601 | 15 |
| Triest | — | — | 45.817 | — | — | — | — | — |
| Hamburg | 2.963 | — | 3.052 | 465 | 545 | 2.269 | 1.014 | 5.222 |
| Bremen | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Lübeck | — | — | — | 3.000 | — | — | — | — |
| | 644.458 | 561.686 | 346.496 | 19.854 | 11.021 | 71.351 | 17.284 | 28.123 |

**den verschiedenen europäischen Seehäfen 1938**

| Früchte Gemüse | Tabak | Oelsamen Pflanzl. Fette und Oele | Wein | Zucker | Andere Güter | Massen-Güter total | Allgemeine Güter total | Gesamt-Verkehr | Anteil der Massengüter am Gesamtverkehr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 1—3 | 4—14 | 1—14 | % |
| 5.333 | — | 28.098 | — | — | 81.736 | 689.490 | 130.521 | 820.011 | 84 |
| 2.945 | 224 | 1.740 | 520 | 3.620 | 615 | 3.444 | 23.373 | 26.817 | |
| 150 | 282 | 11.690 | 603 | 22.319 | 120.849 | 273.221 | 211.725 | 484.946 | 56 |
| — | — | — | — | — | 3.622 | 1.996 | 3.622 | 5.618 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 220 | — | — | — | — | 5.165 | 25.525 | 5.825 | 31.350 | |
| 603 | 132 | — | — | — | 984 | 146 | 5.398 | 5.544 | |
| — | — | — | — | — | — | 251.851 | — | 251.851 | 100 |
| — | — | — | — | — | 601 | — | 601 | 601 | |
| — | — | — | — | — | 6.000 | — | 10.000 | 10.000 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| — | — | 1.403 | 266 | — | 8 | — | 1.682 | 1.682 | |
| — | — | — | — | — | 17.497 | 59.887 | 30.931 | 90.818 | 66⅔ |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 2.125 | — | 840 | 2.200 | — | 685 | — | 5.850 | 5.850 | |
| — | 5 | — | — | — | 6 | — | 11 | 11 | |
| — | — | — | — | — | 42.750 | 101.143 | 42.750 | 143.893 | 72 |
| — | — | — | — | — | — | 90.000 | — | 90.000 | 100 |
| — | — | — | 1 | — | 612 | 4.105 | 29.278 | 33.383 | |
| 3.454 | — | 17.903 | 3.991 | — | 2.782 | 45.817 | 28.130 | 73.947 | 62 |
| 4.414 | 415 | 1.069 | — | — | 13.226 | 6.015 | 28.639 | 34.654 | |
| — | — | — | — | — | 7.966 | — | 7.966 | 7.966 | |
| — | — | — | — | — | 6.000 | — | 9.000 | 9.000 | |
| 19.244 | 1.058 | 62.743 | 7.581 | 25.939 | 311.104 | 1.552.640 | 575.302 | 2.127.942 | |
| | | | | | | 73% | 27% | 100% | |

**Güterstruktur der schweizerischen See-Einfuhr in den**

(Gewichte in Tonnen)

| | Getreide, Futtermittel | Kohlen | Mineralöle Benzin | Zellstoff Papier | Holz | Metalle Erze | Textilfasern | Kolonialwaren (Kaffee usw.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Rotterdam | 181.834 | 343.893 | 156.591 | 41.504 | 24.571 | 13.856 | — | — |
| Amsterdam | 1.750 | — | 377 | — | 1.127 | 4.331 | 1.220 | 7.933 |
| Antwerpen | 145.877 | 11.298 | 209.409 | 9.788 | 20.781 | 95.681 | 31.372 | 48.745 |
| Gent | — | — | 5.414 | — | — | 302 | 22 | — |
| Ostende | — | — | 58 | — | — | 70 | 906 | — |
| Dunkerque | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Le Hâvre | — | 57.103 | — | — | 126 | — | — | — |
| Rouen | — | 3.500 | — | — | — | — | — | — |
| Dieppe | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Boulogne/Calais | — | — | — | — | — | 2.000 | — | — |
| Cherbourg | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Bordeaux | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Marseille | 48.856 | — | — | — | — | — | 2.255 | 4.021 |
| St. Louis du Rhône | — | — | 1.584 | — | — | — | — | — |
| Sète | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Port Vendres | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Genua | 347.463 | 10.937 | 76.223 | — | — | — | 15.777 | 2.069 |
| Savona | 4.065 | 386.791 | 177.056 | — | — | — | — | 591 |
| Venedig | 60 | — | — | — | — | 11.771 | 4.496 | 160 |
| Triest | — | — | 2.214 | 86 | — | — | 5 | 19 |
| Hamburg | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Bremen | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Lübeck | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 729.905 | 813.522 | 628.926 | 51.378 | 46.605 | 128.011 | 56.053 | 63.538 |

schiedenen europäischen Seehäfen im Jahre 1947

| Früchte Gemüse | Tabak | Oelsamen Pflanzl. Fette und Oele | Wein | Zucker | Andere Güter | Massen-Güter total | Allgemeine Güter total | Gesamt-Verkehr | Anteil der Massengüter am Gesamtverkehr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 1—3 | 4—14 | 1—14 | % |
| 0.257 | — | 6.444 | — | 41.046 | 142.616 | 682.318 | 280.294 | 962.612 | 71 |
| — | 446 | 11.654 | 1.851 | 687 | 10.529 | 2.127 | 39.778 | 41.905 | |
| — | 7.376 | 5.145 | — | 29.244 | 237.196 | 366.584 | 485.328 | 851.912 | 43 |
| — | — | — | — | — | — | 5.414 | 324 | 5.738 | |
| — | — | — | — | — | 1.620 | 58 | 2.596 | 2.654 | |
| — | — | — | — | — | 352 | — | 352 | 352 | |
| — | — | — | — | — | 8.597 | 57.103 | 8.723 | 65.826 | 86 |
| — | — | — | — | — | — | 3.500 | — | 3.500 | |
| — | — | — | — | — | 6.122 | — | 6.122 | 6.122 | |
| — | — | — | — | — | 3.500 | — | 5.500 | 5.500 | |
| — | — | — | — | — | 355 | — | 355 | 355 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| — | — | — | — | — | 11.791 | 48.856 | 18.067 | 66.923 | 73 |
| — | — | — | — | — | 22.756 | 1.584 | 22.756 | 24.340 | |
| — | — | — | 15.722 | — | 6.217 | — | 21.939 | 21.939 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 0.563 | 1.611 | 13.863 | 8.065 | 24.603 | 67.635 | 434.623 | 154.186 | 588.809 | 75 |
| 939 | — | 18.953 | 95 | 371 | 72 | 567.912 | 21.021 | 588.923 | 97 |
| — | — | — | — | — | 396 | 60 | 16.823 | 16.883 | |
| 265 | — | — | 3.797 | — | 147 | 2.214 | 4.319 | 6.533 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 2.024 | 9.433 | 56.059 | 29.530 | 95.951 | 520.170 | 2.172.353 | 1.088.483 | 3.260.836 | |
| | | | | | | 66⅔ % | 33⅓ % | 100 % | |

Obwohl in den einzelnen Seehäfen die Ausgliederung des schweizerischen Seeverkehrs in der Einfuhr nach verschiedenen statistischen Gesichtspunkten und mit unterschiedlicher Genauigkeit erfolgt, erlaubt eine sorgfältige Auswertung einige allgemein-gültige Feststellungen zu treffen, sowie im besonderen die wichtigsten Merkmale der schweizerischen See-Einfuhr in den verschiedenen Seehäfen aufzuzeigen.

Als wichtigstes allgemeines Merkmal der schweizerischen See-Einfuhr zeichnet sich das Ueberwiegen der Massengüter (Getreide, Kohlen, Mineralöle) ab, die einen Anteil von 73 % im Jahre 1938 und von $66^2/_3$ % im Jahre 1947 auswiesen, während der restliche Verkehr auf die sogenannten Allgemeinen Güter entfällt. Aus der Gestaltung des Verhältnisses Massengüter-Allgemeine Güter läßt sich folgern, daß die Beteiligung der verschiedenen Häfen am schweizerischen Seeverkehr in erster Linie von der Anziehungskraft abhängig ist, die sie auf den Umschlag von Massengütern auszuüben vermögen. Wie unsere Aufstellung zeigt, sind die Massengüter am schweizerischen Durchfuhrverkehr in den Häfen erster und zweiter Ordnung überall mit mindestens zwei Dritteln, teils gar bis zu 80 und mehr Prozent beteiligt, mit Ausnahme des Hafens von Antwerpen, der seit jeher neben seinem ebenfalls beträchtlichen Massengüterumschlag auf den Umschlag von Allgemeinen Gütern spezialisiert war. (Die Massengüter machen denn bei Antwerpen im Jahre 1938 nur 56 %, im Jahre 1947 gar nur 43 % des gesamten schweizerischen Durchfuhrverkehrs über Antwerpen aus). Die Häfen dritter Ordnung bewältigten meist einen speziellen Verkehr ganz bestimmter Güter und über ganz bestimmte Seeverbindungen.

Ein weiteres Charakteristikum allgemeiner Art ist die beträchtliche Streuung in der Verkehrsleitung des schweizerischen Seeverkehrs über die europäischen Seehäfen. Sie war im Jahre 1938 etwas größer als im Jahre 1947. Neben den Großhäfen, die sich auch im Verkehr mit der Schweiz eine weitgehende Vormachtstellung zu sichern wußten, vermag eine ganze Anzahl von mittleren und kleineren Häfen einen für sie interessanten Teil des schweizerischen Seeverkehrs anzuziehen.

Die Massengüter weisen deshalb eine wesentlich geringere Streuung in ihrer Verkehrsleitung als die Allgemeinen Güter auf, weil sie für den Umschlag an bestimmte Einrichtungen gebunden sind und darum die gut ausgerüsteten Großhäfen vorziehen. Dabei ist eine größere Anziehungskraft der Rheinmündungshäfen gegenüber den Mittelmeerhäfen feststellbar, in den ersten Nachkriegsjahren allerdings etwas abgeschwächt.

Es fällt auch auf, daß es in der hartnäckig geführten internationalen Konkurrenz um die Leitung des schweizerischen Seeverkehrs keinem Hafen gelungen ist, für irgendwelches Verkehrsgut ein ausgesprochenes Monopol zu erringen.

Die schweizerische S e e - A u s f u h r[4] weist im allgemeinen eine geringere Streuung auf als die See-Einfuhr und neigt 1947 ebenfalls etwas weniger ausgeprägt nach den Nordseehäfen als 1938. Antwerpen und Genua sind vorherrschend zu ungefähr gleichen Teilen an der schweizerischen See-Ausfuhr beteiligt.

Ueber die b e s o n d e r e n M e r k m a l e des schweizerischen Durchfuhrverkehrs in den verschiedenen Seehäfen läßt sich folgendes aussagen:

R o t t e r d a m ist d e r Seehafen für den Umschlag von Massengütern und als bestgelegener Rheinmündungshafen umso mehr hiefür prädestiniert, als diese Masseneinfuhrgüter in erster Linie für die Weiterbeförderung mittels Binnenschiffahrt in Betracht fallen. Rotterdam hat denn auch nichts unterlassen, um seine bevorzugte Stellung als direkter Umschlagsplatz zwischen Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt durch die Indienststellung modernster Umschlagseinrichtungen für Massengüter zu festigen. So ist im Jahre 1938 fast die Hälfte der für die Schweiz im Seeverkehr eingeführten Massengüter allein im Rotterdamer Hafen umgeschlagen worden. Aber im Jahre 1947 entsprach die gleichgebliebene Umschlagsmenge nur noch einem Drittel der gesamten schweizerischen See-Einfuhr an Massengütern. Dagegen hatte im gleichen Jahre die Einfuhr an Allgemeinen Gütern über Rotterdam wesentlich zugenommen. Mit Antwerpen zusam-

[4] Vgl. Teil A, 2. Kapitel, S. 36.

men war Rotterdam in der Vorkriegszeit der wichtigste schweizerische Einfuhrhafen für Getreide. Im Jahre 1947 wurde er jedoch von Genua überflügelt, das schon in der Vorkriegszeit stets an der schweizerischen Getreide-Einfuhr beteiligt gewesen war und im Jahre 1947 mit dem Umschlag der Hälfte (350.000 Tonnen) aller schweizerischen Getreide-Einfuhren aus Uebersee den Nordseehäfen den Rang (vorübergehend) ablaufen konnte. Rotterdam machte diesen Ausfall durch eine starke Erhöhung des Kohlenverkehrs für die Schweiz wieder wett. Die ausgedehnten Raffinerie-Anlagen für Erdöl verleihen Rotterdam außerdem eine starke Anziehungskraft für die Einfuhr von Mineralölen. Von den im Jahre 1938 für die Schweiz umgeschlagenen insgesamt 220.984 Tonnen Mineralölen entfielen 168.036 Tonnen auf den indirekten Transit, d. h. wurden in den holländischen Raffinerien veredelt und als Erdölprodukte in die Schweiz weitergeleitet. Im Jahre 1947 betrug dieser indirekte Transit an Mineralölen 131.235 Tonnen von insgesamt 156.591 Tonnen. Bei den Allgemeinen Gütern war der Umschlag von Oelsamen und pflanzlichen Fetten und Oelen der bedeutendste. Im Jahre 1947 importierte die Schweiz zudem noch beträchtliche Mengen an Zucker, Zellstoff und Holz über Rotterdam.

A n t w e r p e n ist bei weitem der wichtigste kontinentale Seehafen für den Verkehr mit Allgemeinen Gütern. Als Hafen mit den besten und zahlreichsten Seeverbindungen und mit der größten Ausstattung an Eisenbahnanlagen, sowie mit seinem dichten Verkehrsnetz ins hochindustrialisierte Hinterland, ist Antwerpen wie kein anderer Hafen in der Lage, für den Umschlag der verschiedenartigsten Allgemeinen Güter vorteilhafte Dienste anzubieten. Nicht weniger als die Hälfte des gesamten Antwerpener Umschlagsverkehrs entfällt Jahr für Jahr auf die Allgemeinen Güter. Diese charakteristische Verkehrsstruktur zeigt sich denn auch im Verkehr dieses Hafens mit der Schweiz, der sich im Jahre 1938 in der Einfuhr zu 56 % aus Massengütern und zu 44 % aus Allgemeinen Gütern zusammensetzte, während sich dieses Verhältnis im Jahre 1947 sogar umkehrte. Antwerpen war als bedeutendster europäischer Getreidemarkt auch für die schweizerische Einfuhr von Getreide wichtig; Getreide par-

tizipierte vor dem Krieg mit rund 80 % am Umschlag von Massengütern für die Schweiz. Die vermehrte Raffinierung von überseeischem Erdöl in Belgien nach dem Kriege ließ aber 1947 die Einfuhr von Mineralölen über Antwerpen die Einfuhr von Getreide überflügeln[5]. Die schweizerische Einfuhr von Kohlen über Antwerpen bewegte sich dagegen in einem konstant bescheidenen Rahmen. Die Umschlagsmengen der Allgemeinen Güter haben nach dem Kriege fast ausnahmslos zugenommen. Als wichtigste, über Antwerpen in die Schweiz eingeführten Allgemeinen Güter sind zu nennen: Metalle und Erze, Kolonialwaren, Zucker, Textilfasern und Holz. Antwerpens große Bedeutung für die Schweiz kommt des gleichen im Anteil an der schweizerischen See-Ausfuhr zum Ausdruck; er betrug sowohl vor als nach dem Kriege rund einen Drittel und war der höchste aller beteiligten Häfen.

Es sei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Bedeutung der Häfen Rotterdam und Antwerpen für die Schweiz sich nicht allein in ihrer Eigenschaft als Umschlagsplätze im schweizerischen Seeverkehr erschöpft. Beide Häfen bewältigen auch einen Teil des Güteraustausches im niederländisch-schweizerischen, bzw. belgisch-schweizerischen Spezialhandel. Ueber Antwerpen wurden im Jahre 1947 189.621 Tonnen der schweizerischen Einfuhr aus Belgien und 20.077 Tonnen der schweizerischen Ausfuhr nach Belgien geleitet, so daß sich der gesamte Anteil Antwerpens am schweizerischen Außenverkehr (See- und Landverkehr) auf 1.031.533 Tonnen in der Einfuhr und auf 67.796 Tonnen in der Ausfuhr belief. Diese Ergebnisse konnten für Rotterdam nicht erhältlich gemacht werden, doch dürfte sich eine ähnliche Erscheinung geltend machen.

Neben Rotterdam und Antwerpen, die im Jahre 1938 77 %, im Jahre 1947 gar 93 % des über die Nordseehäfen geleiteten schweizerischen Seeverkehrs bewältigten, verblieb den übrigen Nordseehäfen ein wenn auch wesentlich geringerer, so doch interessanter Teil des schweizerischen Seeverkehrs.

---

[5] Die Steigerung des Mineralölumschlags im Jahre 1947 um 600 % gegenüber 1938 ist in erster Linie auf die Vermehrung des indirekten Transits zurückzuführen, der von 19.214 Tonnen im Jahre 1938 auf 128.080 Tonnen im Jahre 1947 anstieg.

Die deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremen, die in den frühen dreißiger Jahren infolge der für die Schweiz überaus vorteilhaften deutschen Seehafen-Durchfuhrtarife einen bedeutenden Anteil am schweizerischen Seeverkehr besaßen, sahen in den unmittelbaren Vorkriegsjahren diesen Verkehr immer mehr nach den andern Nordseehäfen abwandern, wofür politische Gründe am ehesten verantwortlich waren. Die an diesen Hafenplätzen bestehenden Großhandelsmärkte sicherten ihnen immerhin einen gewissen traditionellen Verkehr mit der Schweiz in Allgemeinen Gütern, so vor allem in Baumwolle, in Oelfrüchten und in Kolonialwaren (Kaffee, Tabak). Hamburg insbesondere besaß infolge seiner guten Seeverbindungen einen ansehnlichen Anteil an der Durchfuhr schweizerischer Ausfuhrgüter. Im Jahre 1947 war der Durchfuhrverkehr mit der Schweiz noch nicht wieder aufgenommen; erst im Jahre 1948 bahnte sich wieder ein deutsch-schweizerischer Transit im Seeverkehr über Hamburg an, der im ersten Halbjahr 1948 1.608 Tonnen (ausschließlich Zellulose) erreichte.

Der Hafen von Amsterdam, der seit dem Ausbau des Nord-Meer-Kanals mit aller Kraft sich bemüht, an seine frühere Weltgeltung anzuknüpfen, und durch eine günstigere Führung des Amsterdam-Rhein-Kanals in Zukunft eine bessere Verbindung mit dem Rhein und damit mit der Schweiz schaffen will, hat vor allem Bedeutung als wichtiger internationaler Handelsplatz für Kolonialwaren (Kaffee, Tee, Tabak, Kopra). Die besonderen Anstrengungen, die Amsterdam seit Kriegsende unternimmt, zeitigten einen ersten Erfolg im Jahre 1947 in einer Verdoppelung des Schweizer Verkehrs in der Einfuhr gegenüber dem Jahre 1938. Sehr beachtenswert ist, wie Amsterdam seinen Anteil an der schweizerischen See-Ausfuhr zu steigern vermochte. War dieser in den Vorkriegsjahren noch praktisch gleich Null, so erreichte er im Jahre 1947 schon fast 10.000 Tonnen oder 7,5 %.

Wie Amsterdam ist auch der an der Seine-Mündung gelegene Hafen von Le Hâvre durch seine internationalen Märkte für Baumwolle, Kolonialwaren, Kupfer und exotische Hölzer für

den Verkehr mit Allgemeinen Gütern besonders gut eingerichtet. Die ansehnliche schweizerische Verkehrszunahme über Le Hâvre in den Nachkriegsjahren beruht neben einer bescheidenen Verkehrssteigerung in Allgemeinen Gütern vor allem auf einer solchen in Massengütern. Die Leitung größerer schweizerischer Kohleneinfuhren über Le Hâvre bewirkte eine solche Steigerung des Umschlagsverkehrs, daß 1947 Le Hâvre sogar dem Hafen von Marseille an Bedeutung für die Schweiz gleichkam und nun als Hafen zweiter Ordnung für den schweizerischen Seeverkehr anzusprechen ist. Dies ist auch deshalb berechtigt, weil dieser Hafen in der schweizerischen See-Ausfuhr stets einen beachtenswerten Platz einnahm.

Alle übrigen Nordseehäfen mit einem schweizerischen Durchfuhrverkehr von einiger Bedeutung sind auf den Verkehr Großbritannien-Kontinent oder umgekehrt spezialisiert. Insbesondere Rouen, der am Unterlauf der Seine gelegene große Versorgungshafen von Paris, nahm in den unmittelbaren Vorkriegsjahren eine beachtliche Position in der schweizerischen See-Einfuhr ein, da die namhaften schweizerischen Einkäufe englischer Kohlen ausnahmslos über Rouen nach der Schweiz geleitet wurden. Es erklärt sich dies aus der Tarifpolitik der französischen Staatsbahnen, die für diese Transporte Tarifsätze schufen, die in Konkurrenz zur sonst durch diese Transporte benützten Rheinroute standen. Der Ausfall dieser außergewöhnlich großen, zum Teil in vorsorglicher Weise getätigten Kohleneinfuhren in den Nachkriegsjahren führte zur Verminderung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs im Hafen von Rouen auf einen Bruchteil der Umschlagsmenge von 1938. Dunkerque, Dieppe, Boulogne/Calais und Ostende werden fast ausschließlich im englisch-schweizerischen Verkehr berücksichtigt. Dunkerque, wo 1938 auch Kohlen für die Schweiz umgeschlagen wurden, gilt vor allem als wichtige Station im Ferry-Boat-Verkehr, der für den Transport von Allgemeinen Gütern, vor allem von Fabrikaten benützt wird. Die überaus starken Zerstörungen im Kriege erlaubten die Verkehrsaufnahme in Dunkerque erst im Jahre 1947; der Schweizer Verkehr blieb noch minim. Boulogne und Calais besorgen ebenfalls den Schweiz-

England-Dienst. Calais ist dabei die bevorzugte Umschlagsstelle für Eilsendungen aller Art. Dieppe als erster nach der Befreiung wieder in Dienst gestellte französische Hafen vermochte sich in den Nachkriegsjahren vermehrt in den Verkehr England-Schweiz einzuschalten und dient heute als bevorzugter Umschlagsplatz für die Einfuhr englischer Automobile nach der Schweiz.

Von den Mittelmeerhäfen, die ihren Anteil am schweizerischen Seeverkehr von 21,5 % im Jahre 1938 auf 40,1 % im Jahre 1947 verbessern konnten, sind für die Schweiz Genua, Savona und Marseille die wichtigsten.

Genua[6] insbesondere besaß schon vor dem Kriege einige Bedeutung als schweizerischer Umschlagsplatz für Getreide. Der große Getreidebedarf nach dem Kriege, der Ausfall der sonst traditionell an der schweizerischen Getreide-Einfuhr maßgeblich beteiligten osteuropäischen Staaten und die deshalb verstärkte Getreide-Einfuhr aus Uebersee, vor allem aus den südamerikanischen Staaten, haben die Bedeutung Genuas als schweizerischen Umschlagsplatz erheblich verstärkt, so daß im Jahre 1947 Genua zum wichtigsten schweizerischen Einfuhrhafen für Getreide wurde und mit dem Umschlag von 350.000 Tonnen rund die Hälfte der überseeischen Getreide-Einfuhren bewältigte. Obwohl die Rheinschiffahrt im Jahre 1948 das Verkehrsvolumen der Vorkriegszeit wieder erreichte, wurden im gleichen Jahre immer noch rund 220.000 Tonnen Getreide über Genua geleitet. Außer für Getreide besaß Genua in der Zwischenkriegszeit keinen Anteil an der schweizerischen See-Einfuhr von Massengütern. Dagegen kann im Jahre 1947 ein namhafter Umschlag von mineralischen Oelen (80.000 Tonnen) vermerkt werden. Seit der Spezialisierung des benachbarten Hafens von Savona spielt Genua keine Rolle mehr als Kohleneinfuhrhafen für die Schweiz, obwohl er für die italienische Wirtschaft nach wie vor der wichtigste Kohleneinfuhrhafen geblieben ist. Der Umschlag an Allgemeinen Gütern nahm im Jahre 1947 ebenfalls

[6] An dieser Stelle wird über die Bedeutung Genuas nur ganz Allgemeines festgestellt.

stark zu. Namhafte Einfuhrmengen erreichten Zucker, Früchte und Gemüse, Textilfasern und Oelsamen. Durch seine guten Seeverbindungen war Genua seit jeher ein bevorzugter Platz für die Ausfuhr schweizerischer Güter. Mit 44.000 Tonen im Jahre 1938 und 42.000 Tonnen im Jahre 1947 war Genua zu einem Viertel, bzw. einem Drittel an der See-Ausfuhr der Schweiz beteiligt, ein Anteil der nur von Antwerpen noch übertroffen wurde.

Savona, das wie Genua in der Nachkriegszeit für die Schweiz zu einem Hafen erster Ordnung aufgestiegen ist, steht mit Genua in einem Verhältnis gegenseitiger Arbeitsteilung. Es hat sich ganz auf den Umschlag von festen und flüssigen Brennstoffen spezialisiert und Genua den Verkehr von Getreide und von Allgemeinen Gütern überlassen. Durch den Bau einer Luftseilbahn, die bei einer Länge von 20 Kilometern den Hafen mit dem 540 Meter höher gelegenen Lagerplatz San Giuseppe di Cairo verbindet, hat Savona für den raschen Kohlenumschlag ideale Bedingungen geschaffen. Im Jahre 1947 war Savona der wichtigste Kohleneinfuhrhafen der Schweiz, bewältigte es doch rund die Hälfte oder 390.000 Tonnen der gesamten schweizerischen Kohleneinfuhr zur See.

Marseille, der größte französische Hafen, verdankt seine Stellung als Hafen zweiter Ordnung im schweizerischen Seeverkehr den wohl nicht sehr umfangreichen, doch regelmäßigen Getreideeinfuhren. Die aus den französischen Kolonien stammenden schweizerischen Einfuhren nehmen vorzugsweise ihren Weg über Marseille. (Die im Jahre 1938 recht ansehnliche schweizerische Ausfuhr über Marseille konnte für das Jahr 1947 nicht eruiert werden.)

Die übrigen französischen Mittelmeerhäfen reichen nicht an die Bedeutung Marseilles heran und zeigen einen oft nur sporadischen Verkehr mit der Schweiz. Sète besorgt vor allem den Umschlag von algerischen und spanischen Weinen, während über den Hafen Saint-Louis-du Rhône 1947 größere Mengen an Phosphaten den Weg in die Schweiz fanden.

Von den Adria-Häfen sind jene von Triest und Venedig zu nennen, die sich stets in den schweizerischen Seeverkehr einzuschalten wußten. Mit seinen ausgedehnten Tankanlagen war T r i e s t schon vor dem Krieg auf die Einfuhr von mineralischen Oelen, vor allem von Petrol für die Schweiz spezialisiert. Dieser Verkehr war im Jahre 1947 erst in Wiederaufnahme begriffen, lebte 1948 stärker auf und erreichte im ersten Halbjahr bereits wieder eine Höhe von rund 30.000 Tonnen. Ueber den Hafen von V e n e d i g führte die Schweiz in erster Linie aegyptische Baumwolle und Metalle ein. Auch Venedig hatte 1947 noch nicht wieder die Vorkriegshöhe seines schweizerischen Verkehrs erreicht.

# B. Der Hafen von Genua

## 1. Kapitel

## Geschichtliche Entwicklung des Hafens von Genua

Die geschichtliche Entwicklung des Hafens von Genua interessiert im Rahmen dieser Arbeit nur insoweit, als sie die allgemeine wirtschaftliche Bedeutung des Hafens, sowie dessen besondere Wichtigkeit für die Schweiz zu erklären und zu verdeutlichen im Stande ist. Wer umfassenden Bescheid wünscht, sei auf die reichhaltige historische Literatur verwiesen[1].

Dank seiner bevorzugten Lage am Nordrande des Mittelmeeres, geschützt durch das felsige Massiv der Apenninen, hat sich die Stadt Genua schon früh im Mittelalter die Stellung einer ersten See- und Handelsmacht erworben. Als Mittlerin der Warenströme zwischen Ost und West, zwischen Nord und Süd hielt

---

[1] Zur allgemeinen Geschichte Genuas:

Storia di Genova dalle origini al tempo nostro, Milano 1941 (bisher 3 Bände erschienen).

Zur Geschichte des Hafens:

Andriani Giuseppe, Il Porto di Genova, Annuario del Istituto Tecnico «Vittorio Emmanuele III», Genova-Sampierdarena 1931/32.

Byé Maurice, Le port de Gênes et le port de Marseille, Paris 1928.

Consorzio Autonomo del Porto di Genova ,Il Porto di Genova, 28 ottobre 1935.

Consorzio Autonomo del Porto di Genova, Le Port de Gênes, XVe Congrès international de Navigation, 1931.

Jaja Goffredo, Il Porto di Genova. Ricerche di geografia economica sui porti italiani VI. Roma 1936.

Parini Luigi, Il Porto di Genova, Genova 1929.

Perret Julien-A., Le Port de Gênes, St. Maurice 1937.

sie einen maßgebenden Teil des mittelalterlichen Welthandels in Händen und war zugleich die große und gefährliche Konkurrentin ihrer mächtigen Schwesterrepublik an der Adria, Venedig. Nicht lange aber vermochte sie diese Stellung zu halten. Chronische innenpolitische Parteikämpfe schwächten ihre wirtschaftliche und politische Machtstellung empfindlich und ließen diese gegen Ende des 16. Jahrhunderts gänzlich zerfallen.

Erst das 19. Jahrhundert brachte der ehemals stolzen und souveränen Stadtrepublik einen neuen und raschen wirtschaftlichen Aufschwung. Er lag in den umwälzenden politischen und wirtschaftlichen Veränderungen jener Zeit begründet, welche in der politischen Einigung Italiens und in der industriellen Revolution des 19. Jahrhunderts gipfelten.

Auf politischem Gebiet gelang nach langen Kämpfen und zahlreichen Rückschlägen die nationale Einigung Italiens unter Viktor Emmanuel und Cavour. Seit dem Wiener Kongreß war Genua der französischen Botmäßigkeit enthoben und mit dem Königreich Sardinien-Piemont vereinigt worden. Sein Schicksal war von nun an mit dem des Hauses Savoyen verbunden, dem es die Lombardei gegen die Oesterreicher erobern half. In Genua schiffte sich Garibaldi mit seinen Rothemden ein, um von Sizilien aus die Einigung Italiens mit Hilfe der Waffen zu vollenden. 1870 erfolgte die endgültige Einigung Italiens; in ihrem Gefolge fielen die Zollgrenzen, die Genua von seinem Hinterlande trennten.

Die politischen Ereignisse allein hätten aber nicht genügt, den nun folgenden wirtschaftlichen Aufschwung Genuas zu bewirken, wenn nicht die Errungenschaften der industriellen Revolution ganz neue wirtschaftliche Bedingungen geschaffen hätten, die die moderne Entwicklung seines Hafens erst ermöglichten. Die Erfindung der Dampfmaschine verdrängte die alten Verkehrsmittel, Eisenbahn und Dampfschiff begannen ihren Siegeslauf und öffneten dem Handel früher verschlossene und kürzere Wege. Für den Hafen von Genua wurde der rasche Ausbau des oberitalienischen Eisenbahnnetzes von lebenswichtiger Bedeutung. Die direkte Linie Genua-Mailand, die den Apennin im Giovi-Tunnel durchquert, steigerte den Hafenum-

schlag wesentlich und erleichterte die Entwicklung von Mailand und Turin zu führenden Industriezentren. Die großen Alpendurchstiche (Mont Cenis 1870, Gotthard 1882, Simplon 1905, Lötschberg 1908) versetzten Genua in die Lage, am internationalen Transitverkehr maßgebend teilzuhaben.

Hatte die Eisenbahn den Genueser Hafen in Stand gesetzt, einen neuen und sehr ausgedehnten kontinentalen Markt vorwiegend mit Rohstoffen zu versorgen, so öffneten die Dampfschiffahrt und in besonderem Maße dann der 1869 in Betrieb genommene Suez-Kanal neue und kürzere Wege zu den Rohstoffe produzierenden Gebieten. Mit der immer allgemeiner Verwendung findenden Dampfschiffahrt und der daraus sich ergebenden Senkung der Seefrachten in beträchtlichem Maße ging eine sprunghafte Erhöhung der Weltschiffstonnage einher[2]. Die Entwicklung des Hafenverkehrs in Genua in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts zeigt folgendes Bild:[3]

**Entwicklung des Genueser Hafenverkehrs 1865—1925**

| Jahr | Schiffsverkehr in Millionen Netto-Registertonnen | Güterverkehr in Millionen Tonnen zu 1000 kg |
|---|---|---|
| 1865 | 2,3 | |
| 1870 | 2,7 | |
| 1875 | 3,1 | |
| 1880 | 3,7 | |
| 1885 | 5,3 | |
| 1890 | 6,7 | |
| 1895 | 8,0 | 4,3 |
| 1900 | 9,6 | 5,3 |
| 1905 | 12,8 | 5,6 |
| 1910 | 14,9 | 7,0 |
| 1913 | 14,4 | 7,4 |
| 1918 | 5,4 | 4,7 |
| 1920 | 8,0 | 5,0 |
| 1925 | 17,1 | 8,2 |

[2] Nach Statistiken von Kiaer stieg infolge der technischen Entwicklung die Weltschiffstonnage von 41,2 Millionen Registertonnen im Jahre 1860 auf 117,3 Millionen Registertonnen im Jahre 1885 an, also um 76 Millionen Registertonnen innert 25 Jahren. Zitiert nach Byé Maurice, a. a. O., S. 12.

[3] Vgl. Byé Maurice, a. a. O., S. 24.

Der gewaltigen Verkehrssteigerung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zeigten sich die bestehenden Hafeneinrichtungen nicht mehr gewachsen. Der Hafen hatte sich bis ins 12. Jahrhundert auf die durch den Golf des Ligurischen Meeres gebildeten natürlichen Anlagen beschränkt, die sich vom westlichen Vorgebirge, der Lanterna, bis zum weit ins Meer vorspringenden Felsriff im Osten, der dann im Jahre 1134 zur ersten Mole ausgebaut wurde, erstreckten. Aber auch die in der Mitte des 12. Jahrhunderts begonnenen künstlichen Hafenbauten ließen den Hafen nicht über das Gebiet des natürlichen Golfbeckens hinaus sich ausdehnen. Der Hafenausbau ging bis ins 19. Jahrhundert hinein sehr langsam vor sich und hielt sich stets innerhalb der gleichen natürlichen Begrenzungen[4].

Dem gewaltigen Verkehrsandrang in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stand deshalb eine vollkommen ungenügende Umschlagskapazität des Hafens gegenüber. Wollte Genua den Anschluß an den stetig wachsenden Weltverkehr nicht verlieren, so sah es sich vor die gebieterische Notwendigkeit gestellt, seinen Hafen den neuen Verkehrsanforderungen anzupassen. Daß die bereitgestellten weitreichenden Pläne zur Ausführung gelangen konnten, war in erster Linie das Verdienst des Herzogs von Galliera, der im Jahre 1876 eine Summe von 20 Millionen Lire zur Verfügung stellte. Bereits im Jahre 1877 konnten die Arbeiten begonnen werden, die auf 68 Millionen Lire zu stehen kamen. Neben der herzoglichen Stiftung wurden 15 Millionen Lire durch die Stadt und die Provinzen, der Rest durch den italienischen Staat aufgebracht. An neuen Einrichtungen wurde der große Westdamm, der den neuen Vorhafen umschloß, geschaffen; des weiteren zwischen Molo vecchio und Molo nuovo verschiedene neue Laderampen, neue Trockendocks und Bassins, sowie eine Marinestation.

---

[4] Grundrisse über die verschiedenen Entwicklungsstufen des Hafens sind enthalten in:
Consorzio Autonomo del Porto di Genova, «Il Porto di Genova», 1935, und Perret Julien-A., a. a. O., S. 58 ff.

**Ausdehnung des Hafens von Genua im Jahre 1905**[5]

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Quailänge total | 11.400 m |
| | davon für den Verkehr verwendbar | 8.300 m |
| 2. | Lagerräume (gedeckte und offene) | 179.000 m² |
| 3. | Eisenbahnanlagen | 80.000 m |
| 4. | Trockendocks | 2 |
| 5. | Mechanische Einrichtungen (Krane, Pumpen, Elevatoren usw.) | 143 |

Im Jahre 1888 waren die Erweiterungsarbeiten beendet. Eine weitere günstige Entwicklung des Hafens schien gesichert. Da brachten soziale Auseinandersetzungen zwischen den Hafenarbeitern und ihren Arbeitgebern neue Schwierigkeiten, die sich umso verheerender auswirkten, als der großzügige Ausbau des Hafens bereits einen starken zusätzlichen Verkehr angezogen hatte. Um die Jahrhundertwende spitzten sich die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt noch zu. Den Streiks der Arbeiter ließen die Arbeitgeber Aussperrungen folgen.

Diese unhaltbaren Verhältnisse, aber auch die durch die weitere Verkehrszunahme erneut notwendig gewordene Vergrößerung der Hafenanlagen, sowie die sich aufdrängende Trennung der Hafenverwaltung von der Stadtverwaltung, riefen einer totalen Reorganisation des bestehenden Zustandes. Mit königlichem Dekret vom 12. Februar 1903 wurde eine autonome Hafenverwaltung ins Leben gerufen, das Consorzio Autonomo del Porto di Genova. Damit war eine von der staatlichen Verwaltung unabhängige Hafenverwaltung geschaffen, die alle Kompetenzen für eine wirtschaftliche Führung und Förderung des Hafens übertragen erhielt. Mit der Unterstellung unter die Kontrolle der direkt interessierten Wirtschaftskreise wurde dem Hafen ein Antrieb gegeben, wie er ihn vorher nicht besessen hatte.

---

[5] Zusammengestellt aus
Byé Maurice, a. a. O., S. 154
Consorzio Autonomo del Porto di Genova, Le Port de Gênes, 1931
Perret Julien-A., a. a. O., S. 60.

Dem Consorzio Autonomo gehören Vertreter des Staates, der interessierten Provinzen und Gemeinden, der Stadt Genua, der Wirtschaft, der Arbeiterschaft und der Eisenbahnen an. Dieses Gremium hat innerhalb der gesetzlichen Schranken alle Maßnahmen zu ergreifen, die es als im Interesse des Verkehrs und des Hafens liegend erachtet. Es bestimmt über die finanziellen Mittel, übt die Verwaltung der Lagerhäuser und der technischen Einrichtungen aus und regelt die Tarife für die Benützung des Hafens und der technischen Einrichtungen, sowie die Arbeitsorganisation und die Entlöhung der Hafenarbeiter. Daneben werden eine Anzahl von Magazinen und Depots von privaten Unternehmungen betrieben, die dazu konzessioniert sind. Ebenso besitzt die Stadtgemeinde eine Gruppe von Quais und Lagerhäusern, die zum Teil als Freilager dienen und die sie selber verwaltet.

Neben der Sicherstellung einer reibungslosen Abwicklung des Arbeitsprozesses im Hafen, die bald nach der Konstituierung der neuen Verwaltung im Jahre 1905 verwirklicht wurde, schuf die Neuorganisation die Basis zur schnelleren und intensiveren Verwirklichung der notwendigen neuen Erweiterungspläne. Und dies nicht nur angesichts der Ansprüche des steigenden Umschlagsverkehrs und des zunehmenden Schiffsverkehrs, sondern auch in Voraussicht der weiteren, in Zukunft zu erwartenden Entwicklung. Noch im Jahre 1905 wurden die neu projektierten Bauten begonnen; sie sollten, noch ehe sie beendet waren, durch weitere Projekte ergänzt werden.

Unerfreuliche Zustände in den ersten Jahren nach dem ersten Weltkriege bewiesen, daß vor allem die Räumlichkeiten für die Zwischenlagerung und die Einrichtungen für die Abbeförderung der gelöschten Güter nach dem Hinterlande ungenügend waren und dringend nach einem Ausbau verlangten. In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen wurde der Hafen neuerdings systematisch erweitert, seine technischen Einrichtungen vermehrt und verbessert, sowie die Transportverbindungen ins Hinterland ausgebaut. Im Jahre 1939, vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges, lauteten die technischen Angaben für den Hafen von Genua wie folgt:

**Ausdehnung des Hafens von Genua im Jahre 1938**[6]

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Quailänge total | 25.800 m |
| | davon für den Verkehr verwendbar | 16.800 m |
| 2. | Lagerräume (gedeckte und offene) | 355.000 m² |
| 3. | Eisenbahnanlagen | 103.180 m |
| 4. | Trockendocks | 5 |
| 5. | Mechanische Einrichtungen | 286 |

An den Quais können gleichzeitig 130 Schiffe anlegen, Bojen nicht eingerechnet.

Dem Ausbau des Hafens, wie er nach den Plänen der Ingenieure Coen-Cagli (Projektierung 1910/11) und Ariberto Albertazzi (Projektierung 1924/28) unter der Leitung des Consorzio Autonomo an die Hand genommen und verwirklicht wurde, kann Kühnheit und Großzügigkeit nicht abgesprochen werden. Mangels eines ausgedehnten ebenen Strandgebietes mußten mächtige Molen und riesige Ladebrücken ins Meer hinausgebaut werden. Hatte sich der Hafen bis 1905 auf den Umfang des durch den natürlichen Meerbogen gebildeten Beckens beschränkt, an dessen Peripherie sich Stadt und Hafen in naturgegebener Weise anlehnen, und war der Ausbau im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts zielbewußt nach Süden und Osten, in Anlehnung an die schon bestehenden Werke erfolgt, so hörte nun die Entwicklung in dieser Richtung vorläufig auf und es fing eine allmähliche Erweiterung nach Westen an, die bis heute noch nicht zum Stillstand gekommen ist.

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen wurde die Mole Duca di Galliera um das Vierfache nach Westen verlängert. Diese Verlängerung, die Diga foranea, schützt nun die neuen Hafenbecken, Bacino della Lanterna und Bacino di Sampierdarena, die mit gewaltigen Ladebrücken ausgerüstet wurden. Weitrei-

---

[6] Zusammengestellt aus:

Colucci Luciano, La ricostrucione dei porti marittimi italiani, in: Trasporti pubblici, Nr. 3—4/1948, S. 240 ff.

Pozzo Attilio, Il Porto di Genova e il suo ordinamento, Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 10/1942, S. 280 ff.

chende Verbesserungen und Neuausstattungen an der technischen Ausrüstung des Hafens, der Bau von neuen und größeren Trockendocks, sowie die Errichtung von großen Getreidesilos und modernen Tankanlagen steigerten die Umschlagskapazität des Hafens wesentlich. Eine technisch besonders eindrückliche Leistung war die Abtragung des Hügels San Benigno; sie war notwendig geworden, um den neuen Hafen im Westen mit dem alten im Osten zu verbinden. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Ausbau der Verkehrseinrichtungen geschenkt, um der Gefahr von Verstopfungen infolge ungenügender Abbeförderungsmöglichkeiten vorzubeugen. So wurden das Hafeneisenbahnsystem neu geordnet, die Verbindungslinien zu den neuen Hafenbecken und ins Hinterland ausgebaut und leistungsfähiger gestaltet. Mit dem Bau einer besonderen Ausfallstraße für Lastwagentransporte, der Camionale, wurde das Verbindungssystem mit dem Hinterland sinnvoll ergänzt und die oft überlastete Eisenbahnverbindung entlastet.

Gleichzeitig mit dem Anwachsen der Leistungsfähigkeit des Hafens wurde auch der Verwaltungsapparat rationeller gestaltet. Dank der starken Mechanisierung der Arbeit und rationeller Organisation konnte die Zahl der Arbeiter von 11.300 im Jahre 1922 auf 5.900 im Jahre 1939 vermindert und damit die Umschlagsoperationen verbilligt werden, womit ein chronischer Nachteil von Genua im wesentlichen behoben war.

Die Entwicklung des Hafens von Genua in den letzten vierzig Jahren bietet ein imposantes Bild von Initiative und Weitblick. Die gleiche Haltung der verantwortlichen Behörden kam erneut zum Ausdruck, als es nach dem zweiten Weltkrieg galt, den Hafen weitgehend neu aufzubauen und den Anschluß an den Weltverkehr wieder herzustellen. Es gelang auch dies und in erstaunlich kurzer Zeit[7]. Damit waren auch wieder die Bedingungen hergestellt, auf deren Basis der Hafen seine wirtschaftlichen Funktionen ausüben und, wie schon zur Vorkriegszeit, in den Dienst des schweizerischen Seeverkehrs gestellt werden konnte.

---

[7] Vgl. C, 3. Kapitel, 1. Zerstörung und Wiederaufbau S. 156 ff.

2. Kapitel

# Wirtschaftliche Bedeutung des Hafens von Genua

Die unzähligen Verkehrsströme, die heute die Welt durchziehen und die den Güteraustausch zwischen den verschiedenen nationalen Volkswirtschaften vollziehen, konzentrieren sich in den wichtigen Hafenplätzen, den Vermittlungsstellen zwischen der Güterbeförderung zur See und jener zu Land. Dieser Konzentrationsvorgang ermöglicht eine Verkehrskoordinierung und eine wirtschaftliche Regelung des Güterumlaufs. Die Hafenplätze als Verkehrsdurchgangsstellen erster Ordnung spiegeln in ihrer Verkehrsfrequenz die allgemeine Konjunkturlage und die Verkehrsintensität der Weltwirtschaft wider. Nun erfordert aber die Ausstattung eines modernen Seehafens, der allen Anforderungen des Seeverkehrs und des Umschlags der Güter genügen soll, so gewaltige Kapitalien, daß, entsprechend dem Sax'schen «Intensitätsgesetz des Verkehrs»[1], das eifrigste Bestreben der Seehäfen selber wiederum der Steigerung ihres Umschlagverkehrs gilt. Die dabei angewendeten Konkurrenzmaßnahmen haben samt und sonders zum Ziel, Verkehrsströme von Konkurrenzhäfen weg und über den eigenen Hafen zu lenken.

Einen ersten Eindruck von der wirtschaftlichen Bedeutung eines Seehafens vermitteln deshalb Größe und Entwicklung des Güterumschlags. Ein Vergleich anhand der umgeschlagenen Gütermengen in Einfuhr und Ausfuhr ergibt für die Jahre 1927/29 und 1938 folgendes Bild, wobei — das Hauptergebnis vorwegnehmend — auf die dominierende Stellung der Nordseehäfen vor den Mittelmeerhäfen hingewiesen sei.

---

[1] Sax Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Auflage, Band I, Berlin 1918, S. 64 ff. Das Intensitätsgesetz des Verkehrs besagt, daß das Maß der Nutzungsmöglichkeit das Maß der Intensität der Verkehrsmittel bestimmt und daß der Intensitätsgrad, den die Verkehrsmittel aufweisen, vom Intensitätsgrad der Volkswirtschaft im allgemeinen abhängt, den diese in einem gegebenen Zeitpunkt besitzt.

**Verkehrsstatistik europäischer Seehäfen**

| | Güterverkehr[2] total 1927—29 | Güterverkehr[3] total 1938 | Tonnagebilanz Einfuhr 1938 | Ausfuhr 1938 |
|---|---|---|---|---|
| | | in 1000 Tonnen | | |
| London | 36.500 | 38.627 | 32.813 | 5.814 |
| Rotterdam | 43.500 | 42.371 | 24.504 | 17.867 |
| Hamburg | 27.000 | 25.740 | 18.239 | 7.501 |
| Antwerpen | 26.000 | 23.579 | 11.873 | 11.706 |
| Amsterdam | 7.000 | 5.655 | 3.485 | 2.170 |
| Bremen | 7.000 | 9.285 | 3.939 | 5.346 |
| Gent | 5.500[5] | 7.472 | 4.521 | 2.951 |
| Le Hâvre | 5.500 | 8.794 | 6.016 | 2.778 |
| Rouen | 9.500 | 7.701 | 6.626 | 1.175 |
| Dünkirchen | 5.500 | 4.053[4] | 2.726[4] | 1.327[4] |
| Marseille | 9.000 | 9.457 | 6.715 | 2.742 |
| **Genua** | **8.300** | **7.274** | **5.675** | **1.599** |
| Triest | 2.500 | 3.358 | 2.492 | 866 |
| Savona | ? | 2.442 | 2.212 | 230 |

Die Entwicklung des Güterverkehrs im Hafen von Genua in besonders charakteristischen Jahren verlief wie folgt:

**Güterverkehr des Hafens von Genua[6]**

| | Einfuhr | Ausfuhr | Total |
|---|---|---|---|
| | | in 1000 Tonnen | |
| 1903 | 4931 | 1041 | 5972 |
| 1913 | 6215 | 1211 | 7427 |
| 1918 | 4552 | 344 | 4896 |
| 1925 | 6770 | 1500 | 8270 |
| 1928 | 7172 | 1500 | 8672 |
| 1932 | 5082 | 1348 | 6430 |
| 1935 | 6866 | 1520 | 8386 |
| 1936* | 4724 | 1592 | 6317 |
| 1937 | 5923 | 1753 | 7676 |
| 1938 | 5674 | 1599 | 7273 |
| 1939 | 6645 | 1690 | 8335 |

* Jahr der Sanktionen durch den Völkerbund.

---

[2] Nach Comte Jean, Pour une politique maritime et fluviale. La Suisse, la Méditerranée, le Rhône, Fribourg 1947, Hors-texte 4.

[3] Angaben aus «Schiffahrt und Weltverkehr», Basel, 7. Jahrgang, Nr. 75, S. 26.

[4] Tableau Général du Commerce Extérieur Français, 1938.

[5] Laut Mitteilung des Hafenamtes von Gent.

[6] Consorzio Autonomo del Porto die Genova, Relazione statistica del 1947, S. XXV.

Der Güterverkehr des Hafens erfuhr bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges eine konstante Steigerung; in der Zwischenkriegszeit stieg und fiel er in auffallend gleichem Rhythmus mit den Konjunkturschwankungen in der Weltwirtschaft, mit der einzigen Ausnahme des Jahres 1936, in welchem infolge der Völkerbundssanktionen eine empfindliche Verkehrsschrumpfung von rund 2 Millionen Tonnen eintrat. Die Verkehrssteigerung der Vorkriegszeit erfuhr ihren Höhepunkt im Jahre 1939 mit 8,4 Millionen umgeschlagener Güter.

Der Güterverkehr ist aber nicht unmittelbarer Ausdruck der wirtschaftlichen Bedeutung eines Hafens, sondern das Resultat aus dem mehr oder weniger günstigen Zusammentreffen jener Faktoren, die letztlich seine wirtschaftliche Bedeutung bestimmen und die in ihrer Wirkung zum Teil künstlich verändert werden können.

Diese Faktoren wirken in zwei Richtungen; sie bestimmen einerseits die natürliche Verkehrslage, anderseits die Kostenlage eines Hafens; dieses Doppelcharakteristikum eines Hafens wollen wir seine reale Verkehrslage nennen.

Die natürliche Verkehrslage einerseits entsteht aus der Wirkung der räumlich-objektiven Faktoren[7]: der Meereslage, der Uferlage und der Hinterlandslage eines Hafens.

Die Kostenlage anderseits ergibt sich aus der Gestaltung der Transportkosten, die auf den über den Hafen führenden Verkehrsrelationen[8] entstehen. Die Transportkosten zerfallen in die Seefrachten, die Hafenkosten und die Landfrachten (binnenländische Beförderungskosten). Diese können in erster Linie künstlich manipuliert werden.

---

[7] Begriff nach Napp-Zinn A. F., Art. «Häfen», in: Wörterbuch der Volkswirtschaft, 4. Auflage, Bd. 2, Jena 1932, S. 263 ff.

[8] Unter Verkehrsrelation wird der Verkehrsweg eines Transportes vom Versandort bis zum Bestimmungsort verstanden.

### 1. Die natürliche Verkehrslage des Hafens von Genua

Nach Kautz[9] bestimmt sich die verkehrswirtschaftliche Qualität eines Hafenstandortes nach den Vorzügen der Meereslage, der Uferlage und der Hinterlandslage. Während in vorkapitalistischer Zeit die Meeres- und die Uferlage eines Hafens entscheidend für die Erfüllung wirtschaftlicher Funktionen waren, traten diese Faktoren im Verlaufe der kapitalistischen Wirtschaftsentwicklung immer mehr zugunsten der Hinterlandslage in den Hintergrund. «Die Bedeutung dieser Hinterlandslage steht nunmehr so sehr im Vordergrund, daß zu ihren Gunsten sogar auf die Güte der Uferlage (Naturhäfen) verzichtet werden kann.»[10]

#### *a) Die Meereslage*

Die Bedeutung der Meereslage eines Hafens ist prinzipiell bestimmt durch die Wichtigkeit der Schiffahrtswege, die den Hafen tangieren[11].

Die Meereslage des Hafens von G e n u a im besonderen ist seit Eröffnung des Suez-Kanals wieder vorteilhafter geworden, nachdem ihr die Entdeckung der Neuen Welt und die damit verbundene Verkehrsabwanderung vom Mittelmeer nach dem Atlantischen Ozean wesentliche verkehrswirtschaftliche Vorzüge geraubt hatte. Heute führen die Schiffahrtswege nach dem Mittleren und Fernen Osten und nach Australien von neuem durch das Mittelmeer. Genua ist mit ihnen verbunden oder sogar ihr Ausgangspunkt; daneben gehen von Genua wichtige Verbindungen auch nach Afrika und vor allem nach Südamerika aus.

#### *b) Die Uferlage*

Gunst oder Ungunst der Uferlage bestimmt sich allgemein nach den mehr oder weniger günstigen geographischen Be-

---

[9] Kautz Erich A., Das Standortsproblem der Seehäfen, Jena 1934, der durch bewußte Fortführung Weberscher Prinzipien eine Standortstheorie der Seehäfen zu entwickeln unternimmt. (Weber Alfred, Reine Theorie des Standorts. Ueber den Standort der Industrien, Teil 1. Tübingen 1932.)

[10] Kautz Erich A., a. a. O., S. 8.

[11] Kautz Erich A., a. a. O., S. 5.

dingungen für die Anlage des Hafens[12]. Während in vorkapitalistischer Zeit das Vorhandensein von Naturhäfen Grundbedingung für den Anschluß an den Weltverkehr war, erlauben heute die Mittel der modernen Technik Hafenbauten ohne Rücksichtnahme auf die natürliche Küstenform. Die Naturverhältnisse fallen insofern ins Gewicht, als sie eventuell Kosten ersparen; denn im Zusammenhang mit der steigenden Ausdehnung der Hafenanlagen, die zur Bewältigung der modernen Verkehrsbedürfnisse notwendig geworden sind, hat die Höhe der Baukosten außerordentliche Bedeutung gewonnen[13]. Aber die Rolle, die sie spielen, bleibt bei einem dringenden Verkehrsbedürfnis letztlich dennoch eine untergeordnete[14].

Die Uferlage des Hafens von G e n u a an einem geschützten, doch in seiner Ausdehnung sehr beschränkten Meeresbogen mag für die bescheidenen Verkehrsbedürfnisse der vorkapitalistischen Zeit genügt haben; für die Entwicklung und Konkurrenzfähigkeit eines modernen Großhafens aber ist sie immer nachteiliger geworden und nur durch die Erstellung umfangreicher und kostspieliger Kunstbauten zu verbessern gewesen. Dem standen und stehen hinwiederum entgegen, daß — eingeengt zwischen Meer und Berge, umgeben von einer vitalen, immer mehr sich ausdehnenden städtischen Agglomeration — der Hafen von Genua jener Weite des Raumes entbehrt, die für die modernen Hafenanlagen und Hafeneinrichtungen unentbehrlich ist[15]. Im Vergleich zu den Häfen von Antwerpen, Rotterdam oder Marseille, die alle über ein ausgedehntes und flaches Ufergelände verfügen, ist die Uferlage des Hafens von Genua unvorteilhaft. Es wurde dieser Nachteil zwischen den beiden Weltkriegen weitgehend zu kompensieren versucht durch einen gewaltigen Ausbau über den natürlichen Meerbogen hinaus, durch die Abtragung des Hügels San Benigno im Hafengelände und durch weit ins Meer hinaus vorgetriebene Kunstbauten, so daß der Ha-

---

[12] Kautz Erich A., a. a. O., S. 6.

[13] Kautz Erich A., a. a. O., S. 15.

[14] Friedrich Ernst, Geographie des Welthandels und Weltverkehrs, Jena 1911, S. 18 ff.

[15] Vgl. Kohler Giorgio, Il Porto di Genova ed il traffico di transito con la Svizzera, Milano 1929, S. 6 ff.

fen immer mehr seinen ursprünglichen Charakter als Naturhafen verloren und die Gestalt eines reinen Kunsthafens angenommen hat.

Obwohl die Uferlage heute größtenteils irrelevant geworden ist, kann sich die weit in das Binnenland zurückgezogene Lage eines Hafens an Meeresbuchten oder Flußmündungen dennoch als ein ausschlaggebender Vorteil im Hafenwettbewerb erweisen[16], da die Seefracht, auf die Entfernungseinheit gemessen, wesentlich geringer ist als die Eisenbahnfracht[17]. Dieser Vorteil ist ein solcher der Kostenverringerung infolge der kürzeren binnenländischen Beförderungsstrecke. Die Uferlage an der Mündung eines schiffbaren Flusses verleiht außerdem einem Hafen erhöhte Anziehungskraft für alle Verkehrsbedürfnisse, die von der Binnenschiffahrt mit Vorteil befriedigt werden können. Als Beispiel diene die unvergleichlich günstige Lage Rotterdams an der Rheinmündung.

Nicht so bei Genua: Ein für die Schiffahrt ins Hinterland geeigneter Fluß fehlt, und es fehlt damit auch jegliches Zukunftsversprechen, wie es etwa Marseille durch die projektierte Schiffbarmachung der Rhone und Venedig im geplanten Ausbau des Po besitzen.

### *c) Die Hinterlandslage*

Weitaus am wichtigsten für die wirtschaftliche Entwicklung und Bedeutung eines Hafens ist, wie bereits erwähnt[18], seine Hinterlandslage geworden. Die Meereslage und die Uferlage treten mit den erwähnten Vorbehalten neben diesem Faktor in den Hintergrund. Heute sind die wirtschaftliche Potenz des

---

[16] Kautz Erich A., a. a. O. S. 16.

[17] Vergleich der Transportkosten zur See und auf dem Land (in ffrs., Wert 1933, für 1000 Tonnenkilometer):

| | Bahn | See |
|---|---|---|
| Getreide | 126 | 5.50 |
| Kohle | 107 | 3.50 |
| Petrol | 210 | 4—5.— |
| Holz | 167 | 9.50 |

aus: Hérubel Marcel, Les Ports Maritimes, Paris 1943, S. 93.

[18] Vgl. Teil B, 2. Kapitel, S. 64.
Kautz Erich A., a. a. O., S. 7 ff.

Hinterlandes und die Güte der Verkehrsverbindungen zwischen Hafen und Wirtschaftszentren des Hinterlandes entscheidend. Erst ein produktives Hinterland verleiht einem modernen Seehafen die bedeutenden Ströme des Güterverkehrs, dessen Austauschorgan er sein will[19].

Das Hinterland eines Hafens umfaßt die territorialen Gebiete, welche seinen Umschlagsverkehr alimentieren, das heißt die ausgehenden Güter liefern und die ankommenden Güter konsumieren[20]. Es entspricht somit der ökonomisch-geographischen Einflußzone des Hafens[21], wobei die Ausdehnung in viel geringerem Maße durch die kilometrische Entfernung Hafen-Hinterlandplatz bestimmt wird als vielmehr durch die Kosten, die der binnenländische Transport verursacht. «Die geographische Distanz regelt einzig die normalen Kosten, von welchen die realen Kosten abweichen können und es in Wirklichkeit auch in beträchtlichem Maße tun.»[22] Grundsätzlich gilt für die reale Entfernung des Hinterlandes vom Hafen die Gleichung: Entfernung = Transportkosten je Gütereinheit[23] [24]. Dies besagt aber, daß die für jedes Verkehrsgut unterschiedlichen Transportkosten keine einheitliche Bestimmung des Hinterlandes zulassen. Nur das jedem einzelnen Verkehrsgut zukommende Hinterland ist bestimmbar, und selbst dies gilt nur solange, als die Prämissen der Untersuchung sich nicht verändert haben.

Das Hinterland eines Hafens zerfällt demnach in zahlreiche Einzelgebiete und ist infolgedessen als die Summe jener Gebiete zu definieren, deren reale Entfernungen (ausgedrückt in Transportkosten!) zum Hafen günstiger liegen als zu jedem andern Hafen. Hier erfüllt also der Hafen seine Verkehrsfunktion wirtschaftlicher als jeder andere Hafen.

Jedes Hinterland eines Hafens kann wiederum in zwei Einflußzonen von verschiedener Intensität aufgeteilt werden: in ein unmittelbares und ein mittelbares Hinterland. Das u n m i t t e l -

---

[19] Friedrich Ernst, a. a. O., S. 19.
[20] Vgl. Byé Maurice, a .a. O., S. 226.
[21] Kohler Giorgio, a. a. O., S. 6.
[22] Kohler Giorgio, a. a. O., S. 7.
[23] Kautz Erich A., a. a. O., S. 9.
[24] Ueber die Wirkungen der die Gestaltung der Transportkosten bestimmenden Kostenfaktoren vgl. S. 70 ff.

b a r e H i n t e r l a n d umfaßt jene Wirtschaftsgebiete, deren Güterverkehr ausschließlich oder doch zum überwiegenden Teil über den gleichen Hafen geleitet wird, in welchen also der Hafen nur einer potentiellen, aber keiner effektiven Konkurrenz von Seiten anderer Seehäfen ausgesetzt ist, während das m i t t e l b a r e H i n t e r l a n d eines Hafens gerade dadurch gekennzeichnet ist, daß es wesentlich unter dem Einfluß der Konkurrenz anderer Seehäfen steht. Je nach der herrschenden Konkurrenzlage wird sich der anfallende Güterverkehr mehr oder weniger auf die verschiedenen, sich konkurrenzierenden Seehäfen verteilen.

Wie kennzeichnet sich nun in concreto das Hinterland des Hafens von Genua und wie beeinflußt dieses den Umschlagsverkehr?

Als u n m i t t e l b a r e s H i n t e r l a n d des Hafens von Genua können die Provinzen Piemont und Lombardei und Teile der Provinzen Ligurien und Emilia angesprochen werden[25]. In diesen Wirtschaftsgebieten dominiert der Einfluß von Genua eindeutig, auch wenn für gewisse Verkehrsrelationen und einzelne Verkehrsgüter eine Konkurrenz durch den Hafen von Savona im Westen und durch die Häfen von Venedig und Livorno im Osten nicht auszuschließen ist. Der oberitalienische Wirtschaftsraum mit seinen Industrie- und Handelszentren Mailand und Turin besitzt ein bedeutendes Verkehrsbedürfnis und befruchtet direkt und in hohem Maße den Güterverkehr des Hafens. Die Verkehrsstruktur dieses Gebietes ist auffällig gekennzeichnet durch ein sehr verschiedenes Verkehrsbedürfnis in der Einfuhr und in der Ausfuhr, das direkt das unterschiedliche Verkehrsvolumen Genuas im eingehenden und ausgehenden Verkehr bestimmt und damit die unausgeglichene Tonnagebilanz verursacht[26]. Die Rohstoffarmut dieses Hinterlandes erzeugt eine

---

[25] Gründliche Untersuchungen über das Hinterland Genuas bei
Byé Maurice, a. a. O., S. 227 ff. und bei
Jaja Goffredo, a. a. O.
Eine gründliche Studie über das internationale Hinterland ist diejenige Kohlers, a. a. O.

[26] Vgl. Teil B, 2. Kapitel, Tabelle «Güterverkehr des Hafens von Genua», S. 62.

starke Nachfrage nach Rohstoffen aller Art, vor allem nach Massengütern wie Kohlen, Metallen und Erzen, mineralischen Oelen; die überaus dichte Bevölkerung beansprucht außerdem namhafte Lebensmittelzufuhren. Zur Ausfuhr gelangen anderseits vorwiegend Fabrikate, in erster Linie Maschinen, Automobile, Textilprodukte und Chemikalien.

Zum mittelbaren Hinterlande Genuas, in welchem der Einfluß konkurrierender Seehäfen mehr oder weniger spürbar wird, gehören die Teile der Provinz Ligurien, die auch von andern italienischen Häfen bedient werden (Savona im Westen, La Spezia und Livorno im Osten, neben einigen kleinen Lokalhäfen), ferner Teile der Provinz Emilia, deren Verkehrsbedürfnisse zum größeren Teil von Venedig befriedigt werden. Von ausländischen Gebieten sind die Schweiz, das französische Savoyen und von Oesterreich Tirol und Vorarlberg dem mittelbaren Hinterlande Genuas zuzuzählen. Hier sind es jedoch die Häfen von Marseille (für Savoyen und die westliche Schweiz), der Nordseeküste (für die gesamte Schweiz) und von Triest und Venedig (für Oesterreich), welche den Einfluß von Genua stark zurückdämmen. Der Verkehr mit diesem internationalen Hinterland beschränkt sich fast gänzlich auf die Schweiz, die zu gut 95 % daran teilnimmt[27].

Mit Ausnahme der Provinz Emilia, welche eine intensive landwirtschaftliche Produktion besitzt, weisen auch die Gebiete des mittelbaren Hinterlandes die gleiche Struktur der Verkehrsbedürfnisse (Verschiedenheit in Einfuhr und Ausfuhr) auf wie die Gebiete des unmittelbaren Hinterlandes. Vor allem die Schweiz empfängt ein viel größeres Gewichtsvolumen, als sie selbst versendet. Ihr Einfuhrbedarf umfaßt, wie schon festgestellt wurde[28], in erster Linie Rohstoffe und Lebensmittel in großen Mengen, während ihre Exportgüter vorwiegend hochwertige Fabrikate von geringem Gewichtsanfall darstellen. Aus verschiedenen Gründen, die später noch zu nennen sind, hat sich Genua bezeichnenderweise nicht als Importhafen, sondern als

[27] Vgl. Teil C, 1. Kapitel, 1, S. 101.
[28] Vgl. Einleitung, S. 3, 5.

schweizerischer Exporthafen einige Bedeutung zu verschaffen verstanden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß in überwiegendem Maße das Wirtschaftspotential des nationalen Hinterlandes für die Gunst der Verkehrslage des Hafens von Genua verantwortlich ist. Erst mit der wirtschaftlichen Entwicklung und der Industrialisierung dieser Gebiete stieg denn auch der Güterverkehr des Hafens auf das gegenwärtige Niveau eines modernen Großhafens. Ihre Wirtschaftsstruktur entscheidet über die Vielfalt und über den Umfang der Verkehrsbedürfnisse und bestimmt die verkehrswirtschaftlichen Leistungen und Dienste, die der Hafen von Genua zu erbringen hat. Die Einfuhr, entsprechend dem großen Bedarf an landwirtschaftlichen und industriellen Rohstoffen aller Art, verursacht einen bedeutenden Verkehrsstrom, die Ausfuhr, überwiegend industrielle Fabrikate, einen wesentlich geringeren. Die Tonnagebilanz des Hafens, die sich aus dem Verhältnis der Gesamteinfuhr zur Gesamtausfuhr ergibt, leidet deshalb unter einem Mißverhältnis[29]. Die nachteiligen Wirkungen dieses Sachverhaltes werden im nächsten Abschnitt aufgezeigt werden, der die Kostenlage des Hafens von Genua behandelt.

### 2. Die Kostenlage des Hafens von Genua

Die Kenntnis der natürlichen Verkehrslage eines Hafens bildet die Voraussetzung für die Bestimmung seiner Kostenlage, weil diese primär von ihr beeinflußt wird.

Neben den Faktoren, welche die natürliche Verkehrslage eines Hafens bestimmen (Meereslage, Uferlage, Hinterlandslage), spielen dann aber die Kostenunterschiede, die bei Benützung verschiedener Verkehrswege bestehen, eine entscheidende Rolle bei der Wahl der Verkehrsleitung und damit für die Größe des Verkehrsstromes, der einem bestimmten Hafen zufällt. Die aus diesen bestehenden Kostenunterschieden resultierende Kostengestaltung bestimmt die K o s t e n l a g e.

---

[29] Vgl. Teil B, 2. Kapitel, S. 62, 68.

Bei der Untersuchung der Kostengestaltung auf den Verkehrswegen ist ganz allgemein festzuhalten, daß sich, nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten gemessen, der Güterverkehr nach dem «Prinzip der minimalen Gesamtkosten» vollzieht[30]. Die Güterbewegung wird solcherart stattfinden, daß die Verkehrsbedürfnisse auf dem wirtschaftlichsten Weg befriedigt werden. Die größte Wirtschaftlichkeit kann in der geringsten Transportkostenbelastung des Verkehrsgutes liegen (für Massengüter), oder aber in der Sicherheit und Schnelligkeit des Transportes (für hochwertige Produkte), weil im letzteren Falle die Zinskosten, die für das im Produkt immobilisierte Kapital anzurechnen sind, weit stärker ins Gewicht fallen als die Transportkosten.

Alle Faktoren, die einen Güterstrom über diesen oder über jenen Hafen lenken, besitzen das gemeinsame Kennzeichen von Kostenfaktoren, da sie die Preisgestaltung des über einen Hafen sich vollziehenden Güterverkehrs beeinflussen. Das Maß des Einflusses der Kostenfaktoren auf den Güterverkehr eines Hafens bestimmt dessen Kostenlage. Diese ist für den Güterverkehr insofern relevant, als die bestehenden Kosten-Vorteile oder -Nachteile als Deviationsfaktoren[31] auf die natürliche Verkehrslage einwirken: Es wird derjenige Hafen für die Befriedigung eines bestimmten Verkehrsbedürfnisses Verwendung finden, der unter Berücksichtigung der nachgefragten Leistung die größten kostenmäßigen Vorteile anbieten kann.

Da die Kostenfaktoren ganz entscheidend das Verkehrsvolumen der beteiligten Verkehrsmittel und der Seehäfen bestimmen, sind sie der bevorzugte Gegenstand aller Wettbewerbsmaßnahmen im internationalen Verkehr. Die wirtschaftliche Begründung für die künstlichen Preisunterbietungen in der internationalen Verkehrskonkurrenz beruht auf der Tatsache, daß sich die festen Kosten, die den Verkehrsaufwand im wesentlichen bestimmen[32], bei einer großen Zahl von Leistungseinheiten

---

[30] Kautz Erich A., a. a. O., S. 25.
[31] Napp-Zinn A. F., Artikel «Häfen», a. a. O., S. 264.
[32] Sax Emil, a. a. O., I, S. 78.

stärker verteilen und das einzelne Verkehrsgut geringer belasten. Je höher also die Intensitätsstufe eines Verkehrsmittels, umso geringer der durchschnittliche Kostensatz (Kostengesetz des Verkehrs)[33].

Die Kostenlage eines Hafens steht natürlich auch und vor allem in enger Beziehung mit der Hinterlandslage[34]. Zwischen Kostenlage und Hinterlandslage besteht insofern eine Interdependenz, als ein hohes Verkehrsbedürfnis des Hinterlandes den Güterumschlag steigert und die Transportkosten senkt, während umgekehrt eine günstige Kostenlage verkehrsanziehend wirkt, die Einflußzonen des Hafens im Hinterland ausdehnt und damit den Güterumschlag fördert und erhöht.

Die Analyse der Kosten, die bei der Erbringung einer Transportleistung entstehen und als Transportkosten das Verkehrsgut belasten, ergibt für die Gestaltung des Hafengüterverkehrs die drei Faktoren des Seetransportes, des Umschlags im Hafen und des Landtransportes. Es sei im folgenden die Wirkung dieser drei Kostenfaktoren auf den über Genua geleiteten Güterverkehr beschrieben.

*a) Die Seefrachten*

Die Höhe der Seefrachten gehört zu den wichtigsten Kostenelementen, die die Wahl eines Verkehrsweges beeinflussen. Die Preisbildung im Güterverkehr der Seeschiffahrt erfolgt theoretisch nach dem freien Spiel von Angebot und Nachfrage, wobei das Angebot in Gestalt von Frachtraum durch eine sehr geringe Elastizität gekennzeichnet ist, während die Nachfrage in Gestalt von Verkehrsgütern sich den Konjunkturschwankungen sehr elastisch anpaßt[35]. Die Preisbildung in der Seeschiffahrt ist heute eines der selten gewordenen Gebiete, in denen eine weltwirtschaftliche Konkurrenz noch einigermaßen frei zum Ausdruck kommt. Allerdings häufen sich seit Ende des ersten Weltkrie-

[33] Sax Emil, a. a. O., I, S. 82.

[34] Vgl. Teil B, 2. Kapitel, 1, S. 67.

[35] Ueber den Vorgang der Preisbildung in der Seeschiffahrt vgl. die gründliche Studie in Zuellig Stephen, Die Seefrachten 1920—1938. Ein Beitrag zur Lehre von der Preisbildung im Verkehr. Zürich 1942.
Comte Jean, a. a. O., Kapitel II, S. 21 ff.

ges die Fälle immer mehr, in denen protektionistische Staatsinterventionen zugunsten der nationalen Flagge erfolgen und damit die freie Konkurrenz eindämmen.

Eine Verkehrsrelation mit niedrigen Seefrachten wird bei gleicher Qualität der übrigen Verkehrsleistungen stets den Vorzug erhalten. Die Billigkeit der Seefracht beruht aber auf dem Vorhandensein verschiedener Voraussetzungen. Als bedeutendste sind zu nennen: eine möglichst große Menge der verfügbaren Rückfracht, eine hohe Verkehrsintensität und günstige Verkehrsverhältnisse des Hafens[36].

Weitaus am wichtigsten ist das Vorhandensein von genügend Rückfracht. Kann in einem Hafen jederzeit Rückfracht in ausreichender Menge erwartet werden, so senken sich die Seefrachten für das einzelne Verkehrsgut wesentlich. Besteht anderseits keine oder nur wenig Aussicht auf genügend Rückfracht, so hat ein und dasselbe Verkehrsgut, wenigstens teilweise, die Transportkosten für Hin- und Rückweg des Schiffes zu tragen.

Der entscheidende Grund dafür, daß Genua in seinen Verkehrsrelationen wenig vorteilhafte Seefrachten aufweisen kann und vor allem gegenüber den Nordseehäfen ein erhöhtes Seefrachtniveau besitzt, resultiert gerade aus einem Mangel an Rückfracht, wie er aus der bereits erwähnten ungünstigen Tonnagebilanz[37] ersichtlich ist. Einer an Gewicht beträchtlichen Einfuhr von Rohstoffen steht eine nach Menge und Gewicht weit geringere Ausfuhr an Fabrikaten gegenüber; für das Jahr 1938 z. B. ergab sich eine Einfuhr von nicht ganz 6 Millionen Tonnen und eine Ausfuhr von nur rund 1,5 Millionen Tonnen, was einem Verhältnis von 4:1 entspricht. Die Ursachen für diesen Zustand sind teils in der natürlichen, teils in der wirtschaftlichen Beschaffenheit des Hinterlandes von Genua zu suchen. Dessen Struktur, gekennzeichnet von ungleichen Verkehrsbedürfnissen, wird stets die Verkehrs- und Kostenlage des Hafens von Genua nachteilig beeinflussen. Die Ueberlegenheit der Nordseehäfen im Angebot an Rückfracht ist auffällig[38]. Indessen lohnen sich alle

[36] Vgl. Perret J. A., a. a. O., S. 163.
[37] Vgl. Teil B, 2. Kapitel, 1, S. 70.
[38] Vgl. Teil B, 2. Kapitel, 1, S. 62.

Anstregungen Genuas um eine Vermehrung der Rückfracht, da nicht nur diese selber zu außerordentlich günstigen Sätzen verfrachtet werden kann, sondern weil sich sofort ein frachtsenkender Einfluß auch auf die Hinfracht bemerkbar macht. Im Lichte dieser Zusammenhänge erst werden die Bemühungen Genuas, die schweizerische See-Ausfuhr vermehrt über seinen Hafen zu lenken, in ihrer ganzen Tragweite verständlich.

Außer dem Rückfrachtangebot wird die Höhe der Seefrachten noch beeinflußt durch die Verkehrsintensität eines Hafens. Verfügt ein Hafen über ein dichtes Verkehrsnetz, so ist er in der Lage, den verschiedensten Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen. Damit steigt seine Anziehungskraft auf Fracht aller Art. Gute und zahlreiche Schiffsverbindungen werden steigernd auf die Frachtnachfrage einwirken, umgekehrt aber wird der Reichtum an vorhandener Rückfracht den Schiffsverkehr über diesen Hafen von selber verdichten. Und je größer die Fracht, umso niedriger ihr Kostenniveau.

Obwohl Genua über ausgezeichnete Seeverbindungen verfügt, ist es doch infolge des Mangels an Rückfracht nicht in der Lage, das gleich vorteilhafte und dichte Verkehrsnetz zu unterhalten wie die bevorzugten Konkurrenten der Nordsee.

Die Verkehrsverhältnisse eines Hafens spielen für die Höhe der Seefrachten insofern eine Rolle, als gut eingerichtete Häfen die rasche Abfertigung eines Schiffes garantieren, wodurch die teueren Liegekosten auf ein Minimum reduziert werden. Die umfangreichen Erweiterungsbauten im Hafen von Genua und die Anpassung der Hafenorganisation an die modernen Verkehrsanforderungen in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen haben den Erfolg gehabt, daß Genua kaum mehr einen Vergleich mit den großen Welthäfen an der Nordsee zu scheuen braucht.

Nun muß berücksichtigt werden, daß die Seefrachten vor allem in der Linienschiffahrt durch künstliche Konkurrenzmaßnahmen seit Ende des ersten Weltkrieges mehr und mehr dem freien Spiel von Angebot und Nachfrage entzogen wurden. Im Bestreben, die nationale Handelsflotte und die nationalen Häfen vor der ausländischen Konkurrenz zu schützen und zu bevorzu-

gen, gewährten die großen Schiffahrtsnationen gewaltige Subventionen, die zur Folge hatten, daß große Mengen des Verkehrs von ihren natürlichen Verkehrsrelationen abgelenkt wurden. Während einerseits in Frachtkonventionen zwischen den großen internationalen Reedereien eine Stabilisierung der Seefrachten gegen unten angestrebt wurde, erlaubten anderseits Abkommen zwischen den Schiffahrtsgesellschaften, den Hafenbehörden und den interessierten Eisenbahngesellschaften bedeutende Frachtunterbietungen. Die Konkurrenzierung der Linienschiffahrt durch die freie Schiffahrt (Trampschiffahrt) hat aber eine zu willkürliche Preismanipulierung sehr wirksam eingeschränkt.

Inwiefern der Güterverkehr des Hafens von Genua von diesen künstlichen Maßnahmen betroffen wurde, ist schwer feststellbar. Immerhin gereichte Genua die Haltung des italienischen Staates unter der Herrschaft des Faschismus zum Vorteil, der mit allen Mitteln versuchte, Genua zu einem Welthafen ersten Ranges auszubauen. Zu diesem Zwecke wurden Subventionen von mehreren 100 Millionen Lire jährlich ausgeschüttet[39], was den italienischen Reedern erlaubte, mit günstigeren Seefrachten zu arbeiten.

### *b) Die Hafenkosten*

Die Hafenkosten setzen sich in der Regel aus zwei Bestandteilen zusammen. Es wird die Nutzung des Hafenbeckens von der der Uferflächen unterschieden[40]. Die Gebühr für die Benützung des Hafens wird nach der Größe der Schiffe abgestuft, während die sogenannte Quaigebühr nach der tatsächlichen Inanspruchnahme der Anlegevorrichtungen und der Ein- und Ausladeeinrichtungen erhoben wird.

Das Kostenniveau der H a f e n gebühren ist in seiner Höhe beeinflußt von der Uferlage des Hafens. Je kostspieliger die Errichtung der Hafenanlagen sich gestaltet, umso höher müssen die Hafengebühren angesetzt werden, damit zumindest eine volle Kostendeckung erreicht wird, — vorausgesetzt, daß diese Kosten durch den Verkehr gedeckt werden müssen, was nicht bei allen

---

[39] Perret Julien-A., a. a. O., S. 168.
[40] Sax Emil, a. a. O., Bd. II, S. 98 ff.

Häfen, doch bei Genua der Fall ist. Das Kostenniveau der Q u a i - gebühren ist vom Ausnützungsgrad der Anlegevorrichtungen und der technischen Ausrüstung abhängig. Je höher der Ausnützungsgrad gesteigert werden kann, umso niedriger kann das Kostenniveau angesetzt werden, da die festen Kosten sich auf eine größere Zahl von Belastungseinheiten verteilen lassen.

Je niedriger sich die Hafenkosten für ein Verkehrsgut, in der Ausfuhr oder in der Einfuhr, stellen, desto größer ist die Anziehungskraft des Hafens auf den Güterverkehr. Eine Ermäßigung der Hafenkosten gehört somit zu den wesentlichsten Aufgaben der Hafenverwaltung und tritt bei den Großhäfen ganz besonders in Erscheinung[41].

Aussagen über Höhe und Struktur der Hafenkosten im einzelnen sind ein äußerst problematisches Unterfangen und können zu Vergleichszwecken kaum verwendet werden, da eine Erfassung der einzelnen Kostenbestandteile nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich ist. Außerdem ist die künstliche Manipulierung der Hafengebühren ein allgemein übliches, verkehrspolitisches Kampfmittel geworden, das unter staatlicher Mithilfe stets verbessert wird. Die Verschiedenheiten in der Hafenverwaltung, in der technischen Einrichtung, in der Arbeitsorganisation, in der Tarifgestaltung, vor allem aber in den Formen und im Umfang der offenen oder versteckten Staatssubvention sind zu mannigfaltig, als daß begründete Schlußfolgerungen aus bestehenden Kostenunterschieden zu ziehen wären.

Trotz allen künstlichen Kostenmanipulationen kann der Einfluß der mehr oder minder günstigen Uferlage nicht neutralisiert werden. Daß Kunsthäfen mit ihren kostspieligen Bauten gegenüber natürlichen Bucht- und Flußhäfen stets einen fühlbaren Kostennachteil aufweisen werden, ist eine allgemeine Erscheinung und unbestrittene Erkenntnis, die in vollem Umfange auch für den modernen Großhafen von G e n u a[42] zutrifft. Die engen Raumverhältnisse bedeuten eine ständige Bedrohung für die reibungslose Abfuhr der ausgeladenen Güter. Liegegelder für

---

[41] Sax Emil, a. a. O., Bd. II, S. 132.

[42] Ueber die Gestaltung der Hafen- und Umschlagskosten in Genua vgl. Cozzi Canzio, Il Porto di Genova e l'ordinamento delle sue tariffe. Roma 1936.

Schiff und Ware, Standgelder für Eisenbahngüterwagen infolge Verstopfung des Hafens bei übermäßigem Verkehrsandrang erhöhen die im Hafen anlaufenden Kosten sofort sehr empfindlich. Obwohl durch einen großzügigen Ausbau der Verkehrswege ins Hinterland, sowohl durch Vermehrung der Bahnverbindungen als durch den Bau einer speziellen Lastwagenstraße (Camionale) zur Zeit des faschistischen Regimes, die chronischen Verstopfungen der ersten Nachkriegszeit behoben werden konnten, kann doch nichts Wesentliches an der natürlichen Ungunst der Uferlage geändert werden. Denn diese setzt allen Ausbauplänen und Verkehrsverbesserungen relativ enge Grenzen. Daß zum Teil die Schiffsentladungen noch zuerst auf Leichter und erst von diesen aufs Land vorgenommen werden müssen, ist der Schnelligkeit und der Billigkeit der Verkehrsabwicklung ebenfalls abträglich.

Des weiteren übt die Organisation der Hafenverwaltung auf die Kostengestaltung einen maßgebenden Einfluß aus. Die zweckmäßige Verwaltungs- und Arbeitsorganisation durch das Consorzio Autonomo hat in Genua frühere Mißstände beseitigt, so daß der Hafen in dieser Beziehung gegenüber den andern europäischen Großhäfen heute nicht mehr benachteiligt ist. Die unter der Leitung des Consorzio Autonomo vorgenommenen Verbesserungen und Erweiterungen an den Hafenanlagen und an den technischen Einrichtungen haben die rasche und kostensparende Verkehrsabwicklung bedeutend gefördert. Eine rationelle Arbeitsorganisation sorgt dafür, daß auch die Arbeitskosten nicht wesentlich stärker ins Gewicht fallen denn anderswo.

Obwohl der Hafen heute mit seinen ausgebauten Anlagen, seinen modernen technischen Einrichtungen und einer durchdachten Organisation den Ansprüchen des modernen Großverkehrs gerecht werden kann, bleibt doch die natürliche Ungunst seiner Uferlage ein Nachteil, der stets auf das Niveau der Hafenkosten einwirken wird und gegenüber besser gelegenen Konkurrenzhäfen nur durch künstliche Kostensenkungen wettzumachen ist.

### *c) Die Landfrachten*

Viel nachhaltiger als die Höhe der Seefrachten und die Höhe der Hafenkosten beeinflußt die Höhe der Landfrachten die Kostenlage eines Hafens. Ueber die Kostengestaltung der Landfrachten entscheidet in erster Linie die Beschaffenheit der Verbindungen des Hafens mit seinem Hinterlande, da je nach ihrem Charakter und ihrer Länge das Niveau der Kostenansätze starken Schwankungen unterworfen ist. Es ist ein wesentlicher Unterschied, ob die Verbindungen mit dem Hinterland in einer billigen Wasserstraße, die die Anziehungskraft des Hafens auf große Entfernungen erstreckt, oder ob sie ausschließlich in Eisenbahnlinien bestehen, die etwa auch zufolge des gebirgigen Terrains, das sie, wie im Falle Genua, zu überwinden haben, ungünstige Frachtverhältnisse aufweisen[43].

Da die Transportkosten auf Binnenwasserstraßen erheblich niedriger sind als auf den Landverbindungen, gestaltet sich die Kostenlage eines Seehafens, der an der Mündung eines schiffbaren Flusses liegt, bedeutend vorteilhafter als die Kostenlage eines nur über Landverbindungen verfügenden Hafens. Außerdem übt die Konkurrenz zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn um die Uebernahme der Güterbeförderung ins Hinterland eine zusätzliche kostensenkende Wirkung aus und bewirkt somit eine weitere Verbesserung der Kostenlage eines Hafens.

Eine Prüfung des Falles Genua in diesem verkehrswirtschaftlichen Zusammenhang ergibt folgende ganz allgemeine Feststellungen[44]:

Das Fehlen jeglichen schiffbaren Flußlaufes ist das charakteristische und zugleich negative Merkmal der Verbindungsmöglichkeiten des Genueser Hafens mit seinem Hinterlande. Deshalb wird das Kostenniveau der Landfrachten zwangsweise durch die ungünstigeren Ansätze der Eisenbahnfrachten bestimmt, da die Vorteile einer billigen Flußbeförderung und die Vorteile, die

---

[43] Vgl. Sax Emil, a. a. O., Bd. II, S. 133 ff.

[44] Diesen Feststellungen liegen schon bestehende Untersuchungen zugrunde (die bereits zitierten Studien von Byé, Jaja, Kohler, Perret); überdies werden die Landfrachten im Teil C noch Gegenstand intensiverer Betrachtung sein.

aus der Konkurrenz zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn entstehen, wegfallen. Die Autotransporte, die sich über die erstklassig ausgebaute Camionale nach Mailand und Turin abwikkeln, sind nicht als eine Konkurrenz zur Eisenbahn anzusehen, die sich in frachtsenkendem Sinne auswirken könnte, da diese Beförderungsmöglichkeit in erster Linie zur Entlastung des überlasteten Schienenweges geschaffen wurde. In verkehrstechnischer Hinsicht ergibt sich somit ein Monopol der Eisenbahnen auf die Beförderung der im Hafen von Genua umgeschlagenen und ins Hinterland abzuführenden Güter.

Für den Verkehr mit dem nationalen Hinterland zwar entsteht für Genua aus dieser Situation kein besonderer Nachteil, da diese Verhältnisse für alle Häfen der ligurischen Küste zutreffen. Um das oberitalienische Industriebecken, welches das größte Verkehrsbedürfnis aufweist, zu erreichen, hat die Eisenbahn das Apenninen-Gebirge zu überwinden. Von Genua aus erfolgt die Durchquerung im Giovi-Tunnel mit einer Länge von 8260 Metern. Die eisenbahnkilometrische Entfernung zwischen Genua (und Savona) und Mailand, bzw. Turin ist kürzer als zu jedem andern italienischen oder gar ausländischen Seehafen, was Genua gegenüber seinen Konkurrenten stets bevorteilen wird. Sobald aber einmal die Schiffbarmachung des Po verwirklicht sein wird, wird Genua (und mit ihm Savona) in seiner Kostenlage gegenüber dem Hafen von Venedig wesentlich benachteiligt sein.

Die Kostenlage des Hafens von Genua verschlechtert sich aber sofort wesentlich, wenn die Verbindungen mit dem internationalen Hinterlande ins Auge gefaßt werden, da hier der Höhe der Landfrachten ausschlaggebende Bedeutung zukommt.

Vorerst sind es die Naturverhältnisse, die diese Landverbindungen frachtmäßig unvorteilhaft gestalten. Neben dem Fehlen einer Binnenwasserstraße bildet die Alpenbarriere trotz den sie durchquerenden leistungsfähigen Bahnlinien (Gotthard, Simplon-Lötschberg, Brenner, Mont-Cenis) ein empfindlich frachtverteuerndes Hindernis, das umso mehr ins Gewicht fällt, als die bedeutenden ausländischen Wirtschaftszentren sich nörd-

lich der Alpen befinden. In verkehrswirtschaftlicher Hinsicht sind es drei Faktoren, die ungünstig einwirken auf die Gestaltung der Landfrachten von Genua nach seinem internationalen Hinterlande, das im übrigen fast völlig mit der Schweiz identisch ist[45]:

1. Der überragende Einfluß des Basler Rheinhafens, der, in unmittelbarer Nähe der großen schweizerischen Produktions- und Konsumtionszentren gelegen, zum natürlichen Verkehrsvermittler für diese Gebiete geworden ist. Die Billigkeit des Wassertransportes verleiht den Rheinmündungshäfen gegenüber den der Schweiz näher gelegenen Häfen, vor allem gegenüber Genua, ein starkes Uebergewicht.
2. Die im Vergleich zu den ausländischen Frachtniveaus teueren schweizerischen Eisenbahngütertarife veranlassen im schweizerischen Außenverkehr eine Verkehrsleitung, die aus einer möglichst kurzen schweizerischen und einer möglichst langen ausländischen Bahnstrecke zusammengesetzt ist. Da die deutsch-schweizerische und französisch-schweizerische Grenze näher bei den schweizerischen Industriezentren liegt als die italienisch-schweizerische Grenze, ist wiederum Genua benachteiligt.
3. Den verkehrspolitischen, vor allem tarifarischen Maßnahmen des Auslandes, können Genua und die italienischen Staatsbahnen nichts Gleichwertiges entgegenstellen, in Anbetracht der langen Beförderungsstrecke, welche die Güter nach Ueberschreiten der italienischen Grenze noch in der Schweiz zurückzulegen haben und deretwegen sie sich tarifarischen Verbilligungsmaßnahmen entziehen[46].

---

[45] Vgl. Teil C, 1. Kapitel, 1, S. 100 ff.
[46] Vgl. dazu Perret Julien-A., a. a. O., S. 183 ff.

# C. Die Bedeutung des Hafens von Genua für den schweizerischen Durchfuhrverkehr

Zur Einführung:

## Allgemeines zur Entwicklung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über Genua von 1911 bis 1948

Nachdem wir die Gründe für die starke Abhängigkeit der Schweiz von einem intensiven Außenverkehr kennengelernt haben (Einleitung), nach Aufzeigung der von diesem Verkehr vornehmlich befolgten Leitungswege (Teil A) und nach einer Orientierung über die Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung des Hafens von Genua im allgemeinen (Teil B) gilt es nun im folgenden, die Bedeutung der genuesischen Verkehrsleitung für die Schweiz herauszuarbeiten. Die Aufstellung «Schweizerischer Durchfuhrverkehr über europäische Seehäfen 1938 — 1942 — 1947»[1] vermittelt einen Ueberblick über die Größenordnung des den einzelnen Seehäfen zufallenden Schweizer Verkehrs, sowie über Veränderungen in den Verkehrsanteilen, die, im Vergleich zur Vorkriegszeit, die einzelnen Häfen im Jahre 1947 aufzuweisen hatten. Um Fehlbeurteilungen zu vermeiden, ist stets zu bedenken, daß nicht in erster Linie die absoluten Verkehrszahlen, sondern die Verhältniszahlen, d. h. die Anteile der Häfen am schweizerischen Durchfuhrverkehr maßgebend sind für die Stellung, die die betreffenden Häfen im allgemeinen Wettbewerb um die Verkehrsleitung des Schweizer Außenverkehrs einnehmen.

[1] Vgl. Teil A, 2. Kapitel, 1, S. 36.

Eine Verminderung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs in einem Hafen braucht nicht identisch zu sein mit einer Verkehrsableitung in einen Konkurrenzhafen. Dies trifft vor allem dann zu, wenn mit einer Verkehrsschrumpfung zugleich eine allgemeine Kontraktion des schweizerischen Außenverkehrs einhergeht. Auch umgekehrt braucht eine Steigerung des Umschlagsverkehrs für die Schweiz nicht zugleich einer verstärkten Position dieses Hafens in der internationalen Konkurrenz gleichzukommen, insbesondere dann nicht, wenn — wie dies im Jahre 1947 der Fall war — eine allgemeine Steigerung des schweizerischen Seeverkehrs festzustellen ist.

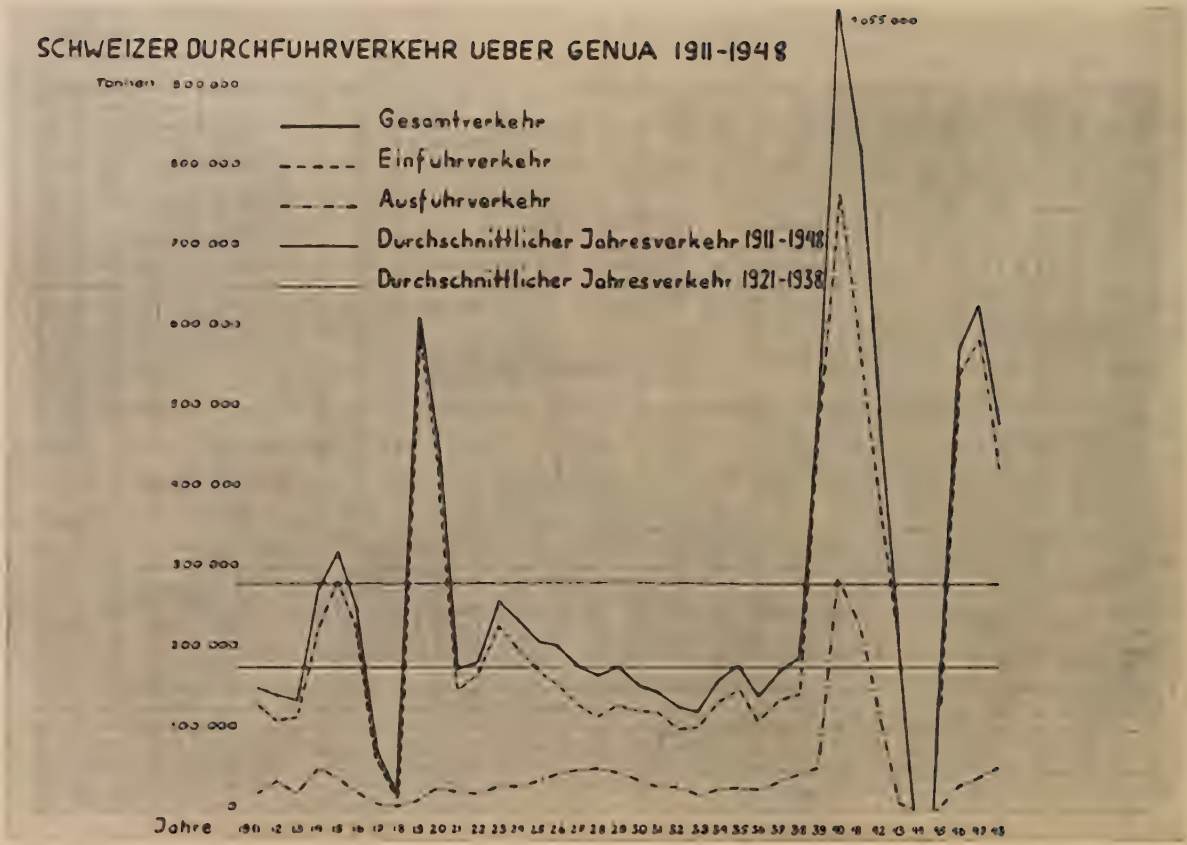
Unsere Untersuchung zielt dahin, die Bedeutung der Verkehrsleitung über den Hafen von Genua im Rahmen des gesamten schweizerischen Seeverkehrs festzustellen. Insbesondere für die Jahre des zweiten Weltkrieges begegnet diese Fragestellung einem erhöhten Interesse. Die Frage nach der Bedeutung, die dem schweizerischen Durchfuhrverkehr innerhalb des gesamten Genueser Hafenverkehrs zukommt, steht im Hintergrund, wird aber im Verlaufe unserer Untersuchung gleichwohl hie und da erörtert werden.

Die nachfolgenden Tabellen und Uebersichten bezwecken die zusammenfassende Darstellung der Entwicklung über eine längere Zeitspanne hin. Eine solche Zusammenfassung gewährleistet einen Gesamtüberblick über den Umfang der zahlreichen und tiefgreifenden Veränderungen, die in unserer Beobachtungsperiode erfolgten. Auf Grund der Entwicklung «in the long run» tritt der Charakter des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über Genua in den drei beobachteten Zeitperioden, der Vorkriegszeit, der Zeit des zweiten Weltkrieges und der ersten Nachkriegsjahre, sehr deutlich zutage und erleichtert damit die Einreihung der detaillierten Darstellung in die großen Zusammenhänge, wobei allerdings Wiederholungen sich nicht ganz vermeiden lassen werden.

**Schweizerischer Durchfuhrverkehr über Genua 1911—1948[2]**

| Jahr | Einfuhr t | Ausfuhr t | Gesamtverkehr t |
|---|---|---|---|
| 1911 | 132.169 | 20.249 | 152.418 |
| 1912 | 112.671 | 31.153 | 143.824 |
| 1913 | 115.170 | 23.407 | 138.577 |
| 1914 | 220.652 | 53.336 | 273.988 |
| 1915 | 285.783 | 40.584 | 326.367 |
| 1916 | 226.116 | 21.330 | 247.446 |
| 1917 | 66.806 | 7.389 | 74.195 |
| 1918 | 14.979 | 4.149 | 19.128 |
| 1919 | 602.104 | 12.324 | 614.428 |
| 1920 | 420.440 | 27.184 | 447.624 |
| 1921 | 151.843 | 21.584 | 173.427 |
| 1922 | 169.017 | 18.894 | 187.911 |
| 1923 | 232.270 | 29.632 | 261.902 |
| 1924 | 201.193 | 30.035 | 231.228 |
| 1925 | 173.741 | 37.500 | 211.241 |
| 1926 | 156.619 | 46.604 | 203.223 |
| 1927 | 128.519 | 50.114 | 178.633 |
| 1928 | 116.770 | 52.077 | 168.847 |
| 1929 | 130.429 | 47.393 | 177.822 |
| 1930 | 118.671 | 37.283 | 155.954 |
| 1931 | 117.439 | 30.242 | 147.681 |
| 1932 | 101.025 | 27.419 | 128.444 |
| 1933 | 103.820 | 20.529 | 124.349 |
| 1934 | 133.972 | 26.930 | 160.902 |
| 1935 | 151.518 | 28.701 | 180.219 |
| 1936 | 111.871 | 27.500 | 139.371 |
| 1937 | 137.979 | 35.873 | 173.852 |
| 1938 | 143.893 | 43.963 | 187.856 |
| 1939 | 492.440 | 51.464 | 543.904 |
| 1940 | 766.299 | 289.166 | 1.055.465 |
| 1941 | 573.471 | 257.560 | 831.031 |
| 1942 | 493.100 | 7.803 | 500.903 |
| 1943 | 207.153 | 6.875 | 213.028 |
| 1944 | — | — | — |
| 1945 | 135.621 | 1.456 | 137.127 |
| 1946 | 543.236 | 31.846 | 575.082 |
| 1947 | 588.809 | 41.556 | 630.365 |
| 1948 | 426.986 | 54.667 | 481.653 |

[2] Consorzio Autonomo del Porto di Genova, Relazione statistica del 1947, S. XXXII.


SCHWEIZER DURCHFUHRVERKEHR UEBER GENUA 1911-1948
Tonnen
Gesamtverkehr
Einfuhrverkehr
Ausfuhrverkehr
Durchschnittlicher Jahresverkehr 1911-1948
Durchschnittlicher Jahresverkehr 1921-1938
Jahre

Es lassen sich demzufolge im schweizerischen Durchfuhrverkehr über den Hafen von Genua in den letzten 35 Jahren drei Zeitperioden mit augenfällig unterschiedlichem Verlauf erkennen:

a) die Zeit des ersten Weltkrieges einschließlich der ersten Nachkriegsjahre (1914 — 1918 — 1920); sie weist sehr beträchtliche Verkehrsschwankungen auf,

b) die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen (1921 — 1938); sie fällt durch ihre relative Verkehrskonstanz auf,

c) die Zeit des zweiten Weltkrieges einschließlich der ersten Nachkriegsjahre (1939 — 1945 — 1948); in ihr ist die Verkehrsentwicklung noch größeren Schwankungen als während des ersten Weltkrieges unterworfen.

ad a) Der in der Friedenszeit vor dem ersten Weltkrieg auf einer relativ konstanten Höhe von gegen 150.000 Tonnen pro Jahr sich haltende Schweizer Durchfuhrverkehr erfuhr in den ersten drei Kriegsjahren eine Erhöhung bis über das Doppelte des Ergebnisses des letzten Vorkriegsjahres hinaus (330.000 Tonnen im Jahre 1915 gegen 140.000 Tonnen im Jahre 1913), um dann in den beiden letzten Kriegsjahren auf ein bedeutungsloses Minimum zusammenzuschrumpfen (1918 = 19.128 Tonnen). Unmittelbar nach Kriegsende setzte der von seinen Fesseln befreite Weltverkehr wieder in großem Umfange ein. Der Schweizer Durchfuhrverkehr über Genua schwoll in den beiden ersten Nachkriegsjahren in einem noch nie dagewesenen Maße an und erreichte im Jahre 1919 das Rekordergebnis von 615.000 Tonnen, d. h. das Vierfache des Ergebnisses vom Jahre 1913. Auch im folgenden hielt der starke Verkehrsandrang an; immerhin zeigte sich bereits eine erste Abschwächung.

Die Verwendung des Hafens von Genua als bevorzugter Umschlagsplatz für den schweizerischen Seeverkehr hörte im Jahre 1921 unvermittelt auf. Die Ursachen für diese Verkehrsumleitung lagen in erster Linie in den organisatorischen Unzulänglichkeiten im Hafen von Genua selber, hervorgerufen durch die politischen Wirren jener Zeit (Unruhen, Streiks, Sabotage), die eine völlige Verstopfung des Hafens und ein starkes Notleiden

der umgeschlagenen Güter hervorriefen[3], ferner in der Befriedigung des kriegsbedingten Nachholbedarfes und in der verstärkt einsetzenden Konkurrenz der Nordseehäfen und der Rheinroute.

ad b) Die Verkehrsentwicklung in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen (1921—1938) war gekennzeichnet durch einen ziemlich konstanten Verlauf, aber mit einer Tendenz zu jährlich bescheidener Verkehrsabnahme. Ausnahmen bildeten die Jahre 1923 und 1929 mit bescheidenen Verkehrszunahmen. Erst vom Jahre 1934 an wurden wieder steigende Verkehrsergebnisse ausgewiesen, unterbrochen im Jahre 1936 durch eine erneute Verkehrsschrumpfung infolge der vom Völkerbund gegen Italien dekretierten Sanktionen. Das Ergebnis des letzten Vorkriegsjahres stand mit seinen 188.000 Tonnen etwas über dem Durchschnitt der Jahre 1921/38, der 177.000 Tonnen betrug.

ad c) Mit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges im Anfang September 1939 setzte, noch viel intensiver als zu Beginn des ersten Weltkrieges, ein äußerst starker Verkehrsandrang ein, nachdem schon im ersten Halbjahr 1939 infolge der vorsorglichen kriegswichtigen Gütereinkäufe der Eidgenossenschaft vor allem der schweizerische Einfuhrverkehr über Genua sprunghaft angestiegen war. Allein in den Monaten Oktober bis Dezember 1939 wurden über 300.000 Tonnen Güter für die Schweiz umgeschlagen. Mit einem Gesamtumschlag von 550.000 Tonnen wies das Jahr 1939 ein Ergebnis auf, das das beste Ergebnis zur Zeit des ersten Weltkrieges (1915) um über 200.000 Tonnen übertraf. Die Stellung Italiens als damals noch nicht kriegführender Staat bewirkte eine weitgehende Konzentration des Schweizer Seeverkehrs auf Genua, die selbst nach dem Kriegseintritt Italiens am 10. Juni 1940 weiter anhielt. Wie im ersten so verzeichnete auch im zweiten Weltkrieg das zweite Kriegsjahr (1940) das höchste Verkehrsergebnis und bedeutete mit insgesamt 1.055.500 Tonnen für die Schweiz umgeschlagenen Gütern das höchste je erreichte Ergebnis im schweizerischen Durchfuhrverkehr über Genua! Auch in den Jahren 1941 und 1942 blieb

[3] Vgl. Perret Julien-A., a. a. O., S. 151.

Genua wichtigstes Eingangstor der Schweiz. Es schloß sich erst, als im Sommer 1943 Italien selbst zum Kriegsschauplatz wurde. Von Ende August 1943 bis Mitte September 1945, also während voller zwei Jahre, blieb der Hafen von Genua für den Schweizer Verkehr geschlossen, nahm aber nach seiner Wiedereröffnung sofort wieder eine bedeutende Stellung ein. Noch in den letzten 3½ Monaten des Jahres 1945 wurden bereits wieder 140.000 Tonnen Güter umgeschlagen und in den beiden folgenden Jahren, analog den Nachkriegsjahren nach dem ersten Weltkrieg, mit 575.000 Tonnen, bzw. 630.000 Tonnen Schweizer Umschlagsgüter überaus hohe Verkehrsergebnisse erzielt. Auch das Jahr 1948 stand mit seinen 480.000 Tonnen noch erheblich über den Vorkriegsergebnissen, zeigte aber erneut eine Tendenz zur Abschwächung.

Der nachfolgende Verkehrsindex, einzeln berechnet für den Einfuhr-, den Ausfuhr- und den Gesamtverkehr auf der Basis 1938 = 100, verzeichnet das Gewicht der Verkehrsschwankungen innerhalb der Vergleichsperiode und illustriert die obigen Ausführungen.

**Index des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über Genua**

1938 = 100

| Jahr | Einfuhr | Ausfuhr | Gesamt-Verkehr | |
|---|---|---|---|---|
| 1911 | 92 | 46 | 81 | |
| 1912 | 78 | 71 | 76 | |
| 1913 | 80 | 53 | 73 | |
| 1914 | 153 | 121 | 146 | |
| 1915 | 198 | 92 | 174 | (höchstes Kriegsergebnis) |
| 1916 | 157 | 49 | 132 | |
| 1917 | 46 | 17 | 39 | |
| 1918 | 10 | 9 | 10 | (tiefstes Kriegsergebnis) |
| 1919 | 418 | 28 | 326 | (höchstes Nachkriegsergebnis) |
| 1920 | 292 | 62 | 238 | |
| 1921 | 105 | 49 | 92 | |
| 1922 | 117 | 61 | 100 | |
| 1923 | 161 | 68 | 139 | |
| 1924 | 139 | 68 | 123 | |
| 1925 | 121 | 85 | 112 | |
| 1926 | 109 | 106 | 108 | |
| 1927 | 89 | 114 | 95 | |
| 1928 | 81 | 118 | 90 | |
| 1929 | 91 | 108 | 95 | |
| 1930 | 82 | 85 | 83 | |
| 1931 | 82 | 69 | 79 | |
| 1932 | 70 | 62 | 68 | |
| 1933 | 72 | 47 | 66 | (Tiefpunkt) |
| 1934 | 94 | 61 | 86 | |
| 1935 | 105 | 65 | 96 | |
| 1936 | 78 | 63 | 74 | |
| 1937 | 96 | 82 | 93 | |
| 1938 | 100 | 100 | 100 | |
| 1939 | 342 | 117 | 289 | |
| 1940 | 532 | 657 | 561 | (höchstes Kriegsergebnis) |
| 1941 | 398 | 585 | 442 | |
| 1942 | 342 | 18 | 266 | |
| 1943 | 144 | 16 | 113 | |
| 1944 | — | — | — | |
| 1945 | 94 | 3 | 73 | |
| 1946 | 377 | 72 | 306 | |
| 1947 | 409 | 94 | 335 | (höchstes Nachkriegsergebnis) |
| 1948 | 296 | 124 | 256 | |

Ein zusammenfassender Ueberblick über die Entwicklung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über den Hafen von Genua in den letzten 35 Jahren zeigt eine große Verkehrskonstanz in den Friedensjahren vor dem ersten Weltkrieg und in den Jahren der Zwischenkriegszeit, während in beiden Weltkriegen und in den unmittelbaren Nachkriegsjahren erhebliche Verkehrsschwankungen auftraten. In beiden Kriegen besaß die Verkehrsentwicklung einen ähnlichen Charakter: Einer starken Verkehrssteigerung in den ersten Kriegsjahren stand eine ausgeprägte Verkehrsschrumpfung in den letzten Kriegsjahren gegenüber. Ein erneuter überdurchschnittlicher Verkehrsandrang in den ersten Nachkriegsjahren war ebenfalls beiden Vergleichsperioden gemeinsam, dagegen erfolgte die Verkehrsabschwächung in der zweiten Nachkriegsperiode wesentlich später und langsamer.

Neben der Entwicklung in absoluten Zahlen interessiert in erster Linie das V e r h ä l t n i s, in welchem der Hafen von Genua am gesamten schweizerischen Seeverkehr teilnahm. Nach den Angaben der Tabelle «Gliederung des schweizerischen Außenverkehrs in Land- und Seeverkehr»[4] erreichte der schweizerische Seeverkehr in den Jahren 1938, 1942 und 1947, aufgeteilt in die vier für Genua unterschiedlich relevanten Kategorien, den folgenden Umfang:

[4] Vgl. Teil A, 1. Kapitel, S. 30.

| Kat. | Länder | 1938 Einfuhr | 1938 Ausfuhr | 1942 Einfuhr | 1942 Ausfuhr | 1947 Einfuhr | 1947 Ausfuhr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Tonnen | | | | | |
| 1 | Südeuropa, Afrika, Asien, Australien, Mittel- u. Südamerika | 1.118.986 | 65.809 | 383.329 | 17.087 | 1.382.766 | 60.632 |
| 2 | Nordamerika | 482.027 | 14.034 | 457.652 | 1.352 | 1.452.776 | 11.837 |
| 1,2 | | 1.601.013 | 79.843 | 840.981 | 18.439 | 2.835.542 | 72.469 |
| 3 | Franz. Kolonien | 26.775 | 3.470 | 55.266 | 612 | 73.795 | 1.955 |
| 1,2,3 | | 1.627.788 | 83.313 | 896.247 | 19.051 | 2.909.337 | 74.424 |
| 4 | Nordeuropa | 547.507 | 42.399 | 1.947 | 462 | 410.990 | 28.759 |
| 1,2,3,4 | | 2.175.295 | 125.712 | 898.194 | 19.513 | 3.320.327 | 103.183 |
| | davon wurden gesamthaft über den Hafen von Genua geleitet: | 143.893 | 43.963 | 634.990[5] | 7.803 | 588.809 | 41.556 |

Der Anteil Genuas am schweizerischen Seeverkehr in den betreffenden Jahren betrug somit:

| Bei Berücksichtigung der Kategorien: | 1938 E | 1938 A | 1942 E | 1942 A[6] | 1947 E | 1947 A |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | in % | | in % | | in % | |
| 1, 2, 3, 4 | 6,6 | 34,9 | 70,7 | 40,0 | 17,7 | 40,3 |
| 1, 2, 3 | 8,7 | 52,7 | 70,9 | 41,1 | 20,2 | 55,8 |
| 1, 2 | 8,9 | 55,0 | 75,5 | 42,4 | 20,8 | 57,3 |
| 1 | 12,6 | 66,7 | 100,0 | 45,9 | 42,6 | 68,6 |

[5] Aus Gründen, die im Teil C, 2. Kapitel, 2. bb, S. 136 erörtert sind, wurde für das Jahr 1942 nicht das Ergebnis der Umschlagsstatistik, sondern die höhere Bahnabfertigungszahl berücksichtigt.

[6] Ueber die Brauchbarkeit der berechneten Ausfuhranteile vgl. Teil C, 2. Kapitel, 2. a. bb, S. 137 ff.

Beschränken wir unsere Betrachtung auf die beiden Friedensjahre 1938 und 1947, so geben obige Verhältniszahlen Anlaß zu folgenden Schlüssen:

1. Die Hauptbedeutung sicherte sich der Hafen von Genua im schweizerischen Exportverkehr über See, von welchem er im Jahre 1938 ein gutes Drittel und im Jahre 1947 gar zwei volle Fünftel bewältigte.

2. Der Anteil des Hafens von Genua an der gesamten schweizerischen See-Einfuhr erwies sich in der Vorkriegszeit als sehr bescheiden, betrug er doch nur 6,6 % oder ein Fünfzehntel. Auch bei ausschließlicher Berücksichtigung der schweizerischen Bezüge aus jenen Ländern, für welche Genua, verkehrsgeographisch betrachtet, als Umschlagsstelle der natürlichen Verkehrsleitung erscheint (Länder der Kategorie 1), blieb der Anteil des Hafens von Genua mit nur einem Achtel oder 12,6 % eher bescheiden.

3. In der Nachkriegszeit ist die Bedeutung Genuas als schweizerischen Einfuhrhafen wesentlich gestiegen. Sein Anteil an der gesamten schweizerischen See-Einfuhr betrug im Jahre 1947 mit 17,7 % nahezu ein Fünftel. Berücksichtigt man nur die für Genua günstigst gelegenen Herkunftsländer (Kategorie 1), so erhöhte sich sein Anteil auf 42,6 % im Jahre 1947 gegenüber nur 12,6 % im Jahre 1938.

Einen weiteren wichtigen Einblick in die Bedeutung des Hafens von Genua für die Schweiz vermittelt die Analyse des schweizerischen Durchfuhrverkehrs nach seiner Güterstruktur. Um auch hier den Gesamtüberblick zu wahren, die Entwicklung der Güterstruktur für eine längere Zeitperiode in ihren Zusammenhängen und etwaige Strukturänderungen besser zur Geltung bringen zu können, sei diese Uebersicht bereits an dieser Stelle wiedergegeben.

**Güterstruktur des schweizerischen Einfuhr-**

Gewichte in Tonnen

| Jahr | Getreide | Mineral-Oele | Massengüter Total | Kolonialwaren | Lebensmittel | Früchte u. Gemüse | Textilfasern | Tabak |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 1—2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1928[8] | 68.900 | 1.000 | 89.600[10] | 1.200 | 6.400 | — | 6.700 | 400 |
| 1938 | 101.143 | — | 101.143 | — | — | — | — | — |
| 1939 | 303.710 | 2.399 | 306.109 | 10.244 | 12.154 | 3.860 | 10.279 | 2.145 |
| 1940 | 447.973 | 17.560 | 465.533 | 11.869 | 10.065 | 6.250 | 10.451 | 2.203 |
| 1941 | 371.027 | 1.024 | 372.051 | 1.486 | 3.353 | 4.332 | 3.272 | 8.493 |
| 1942 | 306.111 | — | 306.111 | 6.798 | 2.534 | — | 1.349 | 640 |
| 1943 | 146.004 | — | 146.004 | 8.705 | — | — | 2 | 5.917 |
| 1944 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1945 | 90.223 | — | 90.223 | — | — | — | 2.937 | — |
| 1946 | 283.618 | 88.296 | 371.914 | 6.362 | 12.715 | 36.076 | 27.691 | 521 |
| 1947 | 347.463 | 76.223 | 434.623[11] | 2.069 | 24.124 | 20.563 | 15.777 | 1.611 |
| 1948[9] | 214.342 | 31.392 | 245.734 | 2.689 | 15.344 | 20.482 | 10.562 | 2.750 |

[7] Consorzio Autonomo del Porto di Genova, Relazione statistica del 1947, S. XVIII.

[8] Aus: Jaja Goffredo, a. a. O.

[9] Zusammengestellt aus den Monatsstatistiken des Consorzio Autonomo «Movimento marittimo commerciale e ferroviario del Porto di Genova», Monate Januar-Dezember 1948.

**verkehrs über Genua 1928, 1938—1948[7]**

| Oelsamen | Wein | Zucker | Andere Güter | Allgemeine Güter Total | Einfuhr Total | Ausfuhr Total | Total der Einfuhr und Ausfuhr | Schweizer Durchfuhrverkehr in % des gesamten Hafenverkehrs |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 | 9 | 10 | 11 | 3—11 | 1—11 | 12 | 1—12 | |
| 300 | 5.600 | — | 6.570 | 27.170 | 116.770 | 52.077 | 168.847 | 1,95 |
| — | — | — | — | 42.750 | 143.893 | 43.963 | 187.856 | 2,58 |
| 3.029 | 7.120 | 55.719 | 71.781 | 186.331 | 492.440 | 51.464 | 543.904 | 6,52 |
| 9.308 | 6.989 | 27.862 | 205.769 | 300.766 | 766.299 | 289.166 | 1.055.465 | 22,90 |
| 8.934 | 853 | 21.225 | 149.472 | 201.420 | 573.471 | 257.560 | 831.031 | 38,73 |
| 4.638 | — | 14.375 | 156.655 | 186.989 | 493.100 | 7.803 | 500.903 | 24,72 |
| 2.743 | — | 22.861 | 20.921 | 61.149 | 207.153 | 5.875 | 213.028 | 26,60 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | 42.511 | 45.448 | 135.671 | 1.456 | 137.127 | 11,25 |
| 6.734 | 16.876 | 6.145 | 48.202 | 171.322 | 543.236 | 31.846 | 575.082 | 12,22 |
| 3.863 | 8.065 | 24.603 | 54.448 | 154.186[12] | 588.809 | 41.556 | 630.365 | 9,30 |
| 4.704 | 15.634 | 33.520 | 45.567 | 181.252 | 426.986 | 54.667 | 481.653 | 7,28 |

[10] Einschließlich 19.700 Tonnen Kohle.

[11] Einschließlich 10.937 Tonnen Kohle.

[12] Ausschließlich 10.937 Tonnen Kohle, die in der «Relazione» nicht berücksichtigt sind.

In der folgenden Gesamtübersicht werden die eingeführten Massengüter den eingeführten Allgemeinen Gütern gegenübergestellt. Hieraus lassen sich gewisse Strukturveränderungen von Bedeutung erkennen.

**Schweizerische Einfuhr über Genua,**
**unterschieden nach Massengütern und Allgemeinen Gütern**

| | Massengüter | Allgemeine Güter | Total-Einfuhr | MG | AG | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | in Tonnen | | | in % | |
| 1928 | 89.600 | 27.170 | 116.770 | 76,8 | 23,2 | 100,0 |
| 1938 | 101.143 | 42.750 | 143.893 | 70,3 | 29,7 | 100,0 |
| 1939 | 306.109 | 186.331 | 492.440 | 62,1 | 37,9 | 100,0 |
| 1940 | 465.533 | 300.766 | 766.299 | 60,7 | 39,3 | 100,0 |
| 1941 | 372.051 | 201.420 | 573.471 | 64,9 | 35,1 | 100,0 |
| 1942 | 306.111 | 186.989 | 493.100 | 62,1 | 37,9 | 100,0 |
| 1943 | 146.004 | 61.149 | 207.153 | 70,5 | 29,5 | 100,0 |
| 1945 | 90.223 | 45.448 | 135.671 | 66,5 | 33,5 | 100,0 |
| 1946 | 371.914 | 171.322 | 543.236 | 68,5 | 31,5 | 100,0 |
| 1947 | 434.623 | 154.186 | 588.809 | 73,8 | 26,2 | 100,0 |
| 1948 | 245.734 | 181.252 | 426.986 | 57,6 | 42,4 | 100,0 |

Die Tabelle zeigt sehr deutlich den wachsenden Anteil der Allgemeinen Güter am gesamten schweizerischen Einfuhrverkehr. Bereits im Jahrzehnt vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges begann diese Tendenz. Trotz der namhaften Einfuhren von Massengütern im Kriege stieg der Anteil der Allgemeinen Güter während dieser Zeitperiode weiterhin und bildete sich nur im Jahre 1943 wieder auf die Größe des Verhältnisses im letzten Vorkriegsjahre zurück. Auch in den Jahren nach dem Krieg gestaltete sich das Verhältnis in Richtung der aufgezeigten Tendenz. Im Jahre 1948 stieg der Anteil der Allgemeinen Güter gar auf 42,4 %, den höchsten je festgestellten Prozentsatz. Diese Entwicklung erscheint für den Hafen von Genua als sehr erwünscht. Da sich die für die Beförderung von Massengütern nachteiligen Hinterlandsverbindungen Genuas (Fehlen eines billigen schiffbaren Flußlaufes) hinsichtlich der Beförderung von Allgemeinen Gütern weniger unvorteilhaft auswirken, hat Genua ein besonderes Interesse, die Einfuhr von Allgemeinen Gütern in die Schweiz mittels seines Hafens zu fördern. Hier ist übrigens die Konkurrenz der Rheinroute geringer.

Zum Abschluß dieser Einführung seien der detaillierten Untersuchung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über den Hafen von Genua noch die bedeutungsvollsten Aspekte der schweizerischen Außenverkehrspolitik vorangestellt.

Wichtigstes Anliegen der Schweiz als Binnenland ist ein freier und dauerhafter Zugang zum Meer und damit die Sicherstellung eines direkten Anschlusses an den Weltverkehr ohne direkte Abhängigkeit von den Verkehrsmitteln benachbarter Staaten[13]. Mit der Ausdehnung der Flußschifffahrt auf dem internationalisierten Rhein bis nach Basel hat die Schweiz dieses alte Postulat zu Beginn und dann vor allem in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg verwirklichen können. Eine weitgehende Konzentration auf die Rheinroute allein aber wäre verkehrspolitisch unklug und wirtschaftlich falsch, da für einen Teil der Außenhandelsgüter mit höheren Kosten verbunden. Die Schweiz wird in verkehrswirtschaftlicher Hinsicht immer auch auf die Verkehrsmittlerdienste des Auslandes angewiesen bleiben. Gerade in wirtschaftlich und politisch außerordentlich schwierigen Zeiten hat die Benützung möglichst verschiedener und zahlreicher Verkehrswege und Seehäfen der Schweiz nur zum Vorteil gereicht.

Grundsätzlich erfolgt die Verkehrsleitung des schweizerischen Außenverkehrs, sowohl des See- wie des Landverkehrs, nach dem wirtschaftlichsten Weg. Für die Mehrzahl der schweizerischen Einfuhrgüter aus dem Seeverkehr (Massengüter) ist dies der billigste, d. h. die niedrigsten Transportkosten verursachende Weg, für die Mehrzahl der schweizerischen Ausfuhrgüter (hochwertige Fabrikate) in der Regel der schnellste Weg. Die Ausnützung aller sich bietenden Kostenvorteile erheischt außer der Kenntnis der jeweiligen Konkurrenzlage das Vorhandensein einer gut ausgebauten und tadellos funktionierenden Verkehrsorganisation. Aus diesem Grunde ist es verständlich, daß ein Verkehr über gut eingespielte Relationen nur schwer durch Aenderungen in den binnenländischen

---

[13] Borel Charles, Die Schweiz und die Binnenschiffahrt, Genf 1941, S. 21 ff.
Schadeck Maurice, a. a. O., S. 22 ff.

Beförderungskosten auf andere Verkehrswege umgeleitet werden kann[14]. Wie die Praxis immer wieder beweist, genügt oft selbst ein beträchtlicher Kostenunterschied nicht, um einen Verkehr endgültig von andern Linien abzuleiten, wenn auf der eigenen die gut ausgebaute Verkehrsorganisation fehlt. Trotz gewisser Umschichtungen im schweizerischen Außenhandel in der Zwischenkriegszeit[15] herrschten nach wie vor starke Beharrungstendenzen im Außenhandel und in dessen Verkehrsleitung vor, wie Betriebs- und Kapitalverflechtungen, langjährige Kredit- und persönliche Beziehungen, reine transport- und liefertechnische Faktoren. Wie die Erfahrung lehrt, genügt eine Zeitspanne von 7—8 Jahren, um einen gegebenen Verkehr an eine bestimmte Verkehrsrelation zu binden[16]. Nur außerordentliche Konkurrenzmaßnahmen oder strukturelle Umwälzungen in den internationalen Verkehrsverhältnissen infolge politischen oder territorialen Veränderungen vermögen unter gleichbleibenden verkehrstechnischen Bedingungen eine Verkehrsablenkung durchzusetzen.

Damit die Schweiz sich der großen Kostenvorteile, die ihr aus der internationalen Verkehrskonkurrenz erwachsen, dauernd erfreuen kann, darf sie nicht diskriminierend in diesen Wettbewerb eingreifen. Jede Bevorzugung einer bestimmten Verkehrsrelation im Außenverkehr, sei es einer Eisenbahn oder eines Seehafens, würde von seiten der Benachteiligten Gegenmaßnahmen rufen, die sich zum Schaden des gesamten schweizerischen Außenverkehrs auswirken könnten. Die Wahrnehmung der großen Kostenvorteile beruht deshalb auf einer dauernden Gleichbehandlung der verschiedenen sich konkurrenzierenden Verkehrsrelationen im schweizerischen Außenverkehr.

---

[14] Vgl. von Beckerath Erwin, a. a. O., S. 56 und S. 236: «Hat sich die Ware erst an einen bestimmten Hafen gewöhnt, so wird sie, zumal wenn ihre transporttechnische Eigenart auf besondere Umschlagsvorrichtungen und ein besonderes binnenländisches Beförderungsmittel angewiesen ist, durch eine tarifarische Veränderung, jedenfalls nicht auf den ersten Anhieb, sondern, wenn überhaupt, nur langsam und unvollständig von dem betreffenden Einfuhrhafen abgelenkt werden. Dabei ist vorausgesetzt, daß von der andern Seite keine Gegenmaßnahmen getroffen werden, was im Grunde wenig wahrscheinlich ist.»

[15] Vgl. Die Volkswirtschaft, Nr. 12/1938, S. 630 ff.

[16] Vgl. Kohler Giorgio, a. a. O., S. 5.

1. Kapitel

# Der schweizerische Durchfuhrverkehr über Genua in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen (1921—1938)

## 1. Verkehrsentwicklung

Die Entwicklung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über den Hafen von Genua in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen zeigt, wie wir in der Einführung festgestellt haben, eine relative Verkehrskonstanz und stellt die Tendenz des Verkehrs, auf einer einmal angenommenen Verkehrsrelation zu verharren, unter Beweis. Eine Stabilisierung dieses Verkehrs auf einem höheren Niveau als zur Zeit vor dem ersten Weltkrieg erfolgte nicht, obwohl der große Verkehrsandrang während der Jahre des ersten Weltkrieges und insbesondere in den beiden ersten Nachkriegsjahren genügend Ansatzpunkte zu einer dauernden Verkehrsablenkung von andern Häfen zugunsten Genuas geboten hätte. Die in den Jahren 1920 und 1921 zufolge der unruhigen politischen Situation in Italien auftretenden Verkehrsmängel genügten, um die während den vorangegangenen sieben Jahren geleisteten großen Verkehrsmittlerdienste Genuas wieder weitgehend hinfällig werden zu lassen. Der schweizerische Seeverkehr orientierte sich erneut fast ausschließlich nach den Nordseehäfen und war auch nach der Besserung der Verkehrssituation in Genua kaum mehr in nennenswertem Umfange dorthin abzulenken.

Die Verkehrsentwicklung im Hafen von Genua zeigte eine kurze Erholung in den Jahren 1923/24, dann aber eine ständige Verkehrsverminderung bis zum Krisenjahre 1934, das mit nur 125.000 Tonnen Umschlag den Tiefpunkt darstellte. Der Gesamtverkehrsindex[1] sank in der gleichen Zeit von 139 auf 66 (Basis 1938 = 100).

[1] Vgl. Teil C, Einführung, S. 88.

Besondere Aufmerksamkeit beansprucht die gegensätzliche Entwicklung des Einfuhr- und des Ausfuhrverkehrs. Vom Jahre 1923 an, in welchem der Einfuhrverkehrsindex[1] seinen höchsten Wert mit 161 erreichte, verminderte sich dieser Verkehr über Genua konstant, und erreichte im Jahre 1932 mit einem Indexwert von nur 70 seinen Tiefstand. Hiezu entgegengesetzt verlief vorerst die Entwicklung des Ausfuhrverkehrs. Vom Jahre 1921 an stieg der Ausfuhrverkehrsindex Jahr für Jahr und verbesserte sich von 49 auf 118 im Jahre 1928. Erst mit dem Jahresergebnis von 1929 schloß sich auch der Ausfuhrverkehr der sinkenden Tendenz des Einfuhrverkehres an, um dann ab 1931 sogar noch rascher und tiefer zu fallen als dieser. Der Indexwert von nur 47 im Jahre 1933 bezeichnete den Tiefpunkt des schweizerischen Ausfuhrverkehrs über Genua.

Mit dem Jahre 1934 setzte die Erholung ein, die sich — mit Ausnahme des Sanktionenjahres 1936 — bis ins letzte Vorkriegsjahr in stetigem Tempo fortsetzte. Der Gesamtverkehrs-Index zeigte in dieser Periode ein Ansteigen von 66 auf 100. Die Erholung setzte sowohl im Einfuhr- wie im Ausfuhrverkehr fast gleichzeitig ein, gestaltete sich aber in der Folge nicht gleich intensiv. Der Einfuhrverkehr, dessen Minimum bedeutend höher lag als jenes des Ausfuhrverkehrs (Indexwert 70 gegen 47), erholte sich rascher und erreichte bereits im Jahre 1935 einen kleinen Höhepunkt von 105, um sich bis zum letzten Vorkriegsjahr mit nur kleinen Schwankungen auf einer Höhe um 100 zu stabilisieren. Die Erholung des Ausfuhrverkehrs erfolgte hingegen wesentlich langsamer. Nachdem sie im Jahre 1935 erst ein Steigen des Index auf 65 bewirkte, vermochte sie sich dann in den Jahren 1937 und 1938 endgültig durchzusetzen. Gegenüber dem schlechtesten Jahre 1933 zeigte das Verkehrsergebnis von 1938 mengenmäßig gar eine Steigerung um über 100 %, während der Einfuhrverkehr in der gleichen Zeitperiode mengenmäßig bloß um 40 % zunahm.

Es wäre interessant, die aufgezeigte Entwicklung im Einfuhr- und Ausfuhrverkehr über Genua mit dem allgemeinen Verlauf der Wirtschaftskonjunktur in der Zeit zwischen den

beiden Weltkriegen zu vergleichen und auf eine etwaig bestehende Parallelität hin zu untersuchen. Diese Untersuchung müßte aber scheitern, nicht nur weil der schweizerische Durchfuhrverkehr über Genua nur einen bescheidenen Teil (6—7 %) des gesamten auf den Seeverkehr entfallenden schweizerischen Güterverkehrs umfaßt, sondern auch deshalb, weil aus der Verkehrsentwicklung eines einzelnen Hafens eine wie auch immer geartete gesetzmäßige Abhängigkeit vom Konjunkturverlauf niemals abgeleitet werden kann[2].

Immerhin sei in diesem Zusammenhang auf eine verkehrswirtschaftlich interessante Erscheinung hingewiesen: die Rohstoffbaisse auf den Weltmärkten und die infolge der sukzessiven Währungsabwertungen im Auslande stark gestiegene Kaufkraft des Schweizer Frankens ließ mengenmäßig unsere Einfuhr noch einige Jahre nach dem weltwirtschaftlichen Konjunkturumschwung vom Jahre 1928 weiter ansteigen. Im Export andererseits drohten der Schweiz wegen der valutarischen Preisunterbietungen anderer Staaten altangestammte Absatzgebiete verloren zu gehen, sodaß ab 1931 auch die Schweiz — um die inländische Produktion gegen die ungewöhnlich starke Einfuhrkonkurrenz zu schützen — zum Regime der Einfuhrbeschränkungen und des Kompensationsverkehrs übergehen mußte. Im Jahre 1934 standen der Menge nach rund drei Viertel unserer Einfuhr unter zwangswirtschaftlichen Maßnahmen, dem Werte nach allerdings bedeutend weniger[3].

An der Ausdehnung des Einfuhrverkehrs in den auf 1928 folgenden Jahren hatte aber der Hafen von Genua keinen Anteil; sein Umschlagsverkehr für die Schweiz verringerte sich im Gegenteil von 180.000 Tonnen im Jahre 1929 auf 125.000 Tonnen im Jahre 1933. Die Verminderung des Ausfuhrverkehrs von 52.000 Tonnen (1928) auf 20.000 Tonnen (1933) steht in Uebereinstimmung mit der sowohl wertmäßigen als auch mengenmäßigen Kontraktion der ge-

[2] Ueber Verschiebungen, Wandlungen und Konjunkturabhängigkeit des schweizerischen Ueberseehandels vergleiche die ausgezeichnete Darstellung bei Freundlieb Charles, Von den Wandlungen des schweizerischen Ueberseehandels in den Jahren 1910—1935, Basel 1939, insbesondere S. 51—92.

[3] Die Volkswirtschaft Nr. 12/1938, S. 630.

samten schweizerischen Ausfuhr in diesem Zeitraum. Die Verminderung des Einfuhrverkehrs von 130.000 Tonnen (1929) auf 100.000 Tonnen (1933) hingegen steht im Gegensatz zur mengenmäßigen Entwicklung des gesamten schweizerischen Einfuhrverkehrs, der in dieser Zeitperiode eine Steigerung erfuhr. Die Verkehrsverminderung im Hafen von Genua könnte auf eine strukturelle Verschiebung des schweizerischen Außenverkehrs zugunsten des Landverkehrs schließen lassen; es ist dies aber hier nicht der Fall, da die tatsächliche Umlagerung unseres Außenhandels von Uebersee nach Europa, vor allem nach den osteuropäischen Ländern, viel weniger mengenmäßig als wertmäßig in Erscheinung trat[4]. Dies bestätigt die Verkehrssteigerung in der Rheinschiffahrt, die ihren Einfuhrverkehr von 600.000 Tonnen im Jahre 1929 auf 1,7 Millionen Tonnen im Jahre 1933 erhöhte[5]. Wohl war hieran auch ein vermehrter Güteranfall aus dem Landverkehr (vor allem von Gütern aus dem Ruhrgebiet) beteiligt, in viel stärkerem Ausmaße aber wirkte sich die gesteigerte Seezufuhr von Gütern aus, die in den Rheinmündungshäfen umgeschlagen wurden[6].

Die Entwicklung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über Genua in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen scheint bei Berücksichtigung des Gesamtumschlagsverkehrs auf eine sinkende Bedeutung des Hafens von Genua als Verkehrsmittler für den schweizerischen Seeverkehr schließen zu lassen. Der Anteil Genuas von durchschnittlich 6—7 % am gesamten schweizerischen Seeverkehr entspricht in keiner Weise seiner verkehrsgeographischen Lage. Auch das Verhältnis des schweizerischen Verkehrs zum gesamten Hafenverkehr ergibt kein vorteilhafteres Bild: die im Jahre 1938 für die Schweiz umgeschlagenen 188.000 Tonnen Güter machten ganze 2,58 % (1928: 1,95 %) des Gesamtverkehrs des Hafens im Ausmaße von 7,3 Millionen Tonnen aus. An den Gesamteingängen war der Schweizerverkehr 1938 mit 2,5 % (1928 mit 1,6 %) und an den Gesamtausgängen mit 2,8 % (1928 mit 3,5 %) beteiligt. Allerdings bleibt zu berücksichtigen, daß Genua nur

[4] Die Volkswirtschaft Nr. 12/1938, S. 632.
[5] Vgl. Schärer Armin, a. a. O., S. 66.
[6] Vgl. Schadeck Maurice, a. a. O., S. 111 ff.

dank seines Schweizer Verkehrs als Transithafen von internationaler Bedeutung anzusprechen ist. In der Einfuhr stellte der Schweizer Verkehr im Jahre 1938 97,5 % des gesamten internationalen Transiteinfuhrverkehrs Genuas dar (143.893 Tonnen von 147.686 Tonnen insgesamt)[7], während in der Ausfuhr im Jahre 1948[8] der Schweizer Verkehr 92,5 % des gesamten ausländischen Ausfuhrverkehrs bestritt (54.667 Tonnen von 59.167 Tonnen insgesamt)[9]. Daraus, daß der schweizerische nahezu den gesamten internationalen Durchfuhrverkehr über Genua darstellte, kann die geringe internationale Bedeutung Genuas ersehen werden. Im Vergleich z. B. zum Hafen von Antwerpen, der im Jahre 1938 einen internationalen Verkehrsanteil von 40 % des gesamten Hafenverkehrs auswies[10], nimmt sich Genua mit seinem Anteil von 3 % recht bescheiden aus.

Die Bedeutung des Hafens von Genua für die Schweiz in der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg darf aber nicht allein auf Grund der Gesamtverkehrsziffern beurteilt werden. Die unterschiedliche Entwicklung der Verkehrsindices des Einfuhr- und des Ausfuhrverkehrs[11] zeigt, daß diese Verkehrsarten sich weitgehend unabhängig von einander gestalten. Die unterschiedliche Verkehrsentwicklung kommt in den differierenden Anteilen am Gesamtverkehr deutlich zum Ausdruck:

---

[7] Vgl. Relazione statistica del 1947, S. XXI.

[8] Die Zahlen von 1938 konnten nicht mehr ausfindig gemacht werden.

[9] Vgl. Movimento marittimo commerciale e ferroviario del Porto di Genova del mese di Dicembre 1948.

[10] Vgl. Port d'Anvers, Coup d'œil rétrospectif sur l'activité du port depuis la libération, Anvers 1948, S. 7 und 27.

[11] Vgl. Teil C, Einführung, S. 88.

**Prozentuale Aufteilung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über Genua in Einfuhrverkehr und Ausfuhrverkehr**

| Jahr | Einfuhr | Ausfuhr | Gesamtverkehr |
|---|---|---|---|
| 1913 | 83,1 | 16,9 | 100,0 |
| 1921 | 87,5 | 12,5 | 100,0 |
| 1923 | 88,9 | 11,3 | 100,0 |
| 1928 | 69,2 | 30,8 | 100,0 |
| 1932 | 78,6 | 21,4 | 100,0 |
| 1933 | 83,5 | 16,5 | 100,0 |
| 1934 | 83,3 | 16,7 | 100,0 |
| 1935 | 84,1 | 15,9 | 100,0 |
| 1936 | 80,3 | 19,7 | 100,0 |
| 1937 | 79,4 | 20,6 | 100,0 |
| 1938 | 76,6 | 23,4 | 100,0 |

Nachdem der Anteil des Ausfuhrverkehrs nach einem Höhepunkt von 30,8 % im Jahre 1928 bis zum Jahre 1933 mit 16,5 % eine starke Einbuße erlitt, erhöhte er sich bis zum Kriegsausbruch auf fast 25 %. Ein Verhältnis von 4-3 zu 1 zwischen Einfuhr- und Ausfuhrverkehr ist als durchschnittliches Normalverhältnis anzusprechen. Vergleicht man dieses mit dem entsprechenden mengenmäßigen Verhältnis der schweizerischen Gesamteinfuhr zur Gesamtausfuhr, so zeigt sich sofort ein wesentlicher Unterschied.

| Jahr | Schweizerische Gesamteinfuhr in 1000 t | Schweizerische Gesamtausfuhr in 1000 t | Verhältnis E : A |
|---|---|---|---|
| 1928 | 8.020 | 976 | 8 : 1 |
| 1933 | 3.319 | 491 | 17 : 1 |
| 1938 | 7.484 | 614 | 12 : 1 |

Berücksichtigt man nur den gesamten schweizerischen Seeverkehr, so ergibt sich:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1938 | 2.155 | 126 | 17 : 1 |

Durchschnittliches Verhältnis zwischen Schweizer Einfuhr und Ausfuhr in Genua:

| | |
|---|---|
| 1938/1933/1928 | 4-3 : 1 |

Der Hafen von Genua ist also für die schweizerische Ausfuhr im Seeverkehr von dominierender Bedeutung, während sie sich für die Einfuhr in bescheidenen Grenzen bewegt. Als weitere Bestätigung hierfür möge die Berechnung des Anteils der beiden Verkehrsarten an den entsprechenden Gesamtergebnissen dienen. Während die im Jahre 1938 über Genua eingeführten 144.000 Tonnen Güter nur einen Anteil von 6,6 % oder $^1/_{15}$ an der gesamten schweizerischen See-Einfuhr darstellen, entsprechen die 44.000 Tonnen über Genua ausgeführten Güter einem Anteil von 34,9 % oder $^1/_3$ an der gesamten schweizerischen See-Ausfuhr[12].

## 2. Verkehrsanalyse

Leider stößt eine gründliche Verkehrsanalyse für die Vorkriegszeit auf unüberwindliche Schwierigkeiten. Einerseits wurden statistischen Erhebungen über den Schweizer Verkehr erst nach dem zweiten Weltkrieg solcherart verfeinert, daß sie, wenigstens zum Teil, über die Herkunfts- und Bestimmungsländer der umgeschlagenen Güter Aufschluß geben, anderseits ist das den statistischen Erhebungen zugrunde liegende Material im Kriege zerstört worden, so daß auch eine nachträgliche Aufarbeitung des Materials nach den gewünschten Gesichtspunkten nicht mehr möglich ist. Immerhin darf angenommen werden, daß das Resultat unserer Verkehrsanalyse für die Zeit nach dem zweiten Weltkriege[13] weitgehend auf die Vorkriegszeit übertragen werden darf.

Die Analyse der Güterstruktur des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über Genua begegnet den gleichen Schwierigkeiten, doch ist diese dank den direkten Erhebungen von Jaja[14] immerhin für das Jahr 1928 näher bekannt[15]. In der Einfuhr dominiert unter den Massengütern Getreide, dessen Anteil an der Gesamteinfuhr rund 60 % betrug; daneben kann auch ein beträchtlicher Kohlenumschlag vermerkt werden (rund

---

[12] Vgl. Teil C, Einführung, S. 90.
[13] Vgl. Teil C, 3. Kapitel, S. 168 ff.
[14] Jaja Goffredo, a. a. O.
[15] Vgl. Teil C, Einführung, S. 92, 93.

20.000 Tonnen oder 15 % des Gesamteinfuhrverkehrs). Bei den Allgemeinen Gütern stehen Textilfasern, Lebensmittel und Weine an der Spitze. Der Umschlag der in der Nachkriegszeit dominierenden Allgemeinen Güter Zucker und Oelsamen ist noch völlig unbedeutend.

Aus der gleichen Quelle stammen die Angaben über die Güterstruktur in der A u s f u h r für das Jahr 1928. Diese zeigt bei einer Gesamtausfuhr von 52.000 Tonnen folgendes Bild[16]:

| | | |
|---|---|---|
| Milchprodukte | 16.100 | Tonnen |
| Maschinen | 12.600 | « |
| Aluminium | 5.500 | « |
| Textilien | 3.600 | « |
| Verschiedenes | 14.200 | « |
| | 52.000 | Tonnen |

### 3. Die Stellung Genuas im Rahmen der internationalen Verkehrskonkurrenz um den schweizerischen Außenverkehr

Die Untersuchung der Entwicklung und Bedeutung, sowie die Analyse des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über den Hafen von Genua haben den tatsächlichen Verkehrsverlauf in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen gezeigt. Obwohl Genua der bei weitem nächstgelegene Hafen der Schweiz ist und deshalb gerne als ihr «natürlicher Seehafen» bezeichnet wird, beweist sein Anteil am schweizerischen Seeverkehr im Vergleich zu den Anteilen der Nordseehäfen[17], daß der Vorteil der kürzesten Verbindungsstrecke Hafen - schweizerischer Bestimmungs- oder Herkunftsort sich nicht in einem entsprechenden Verkehrsvolumen ausdrückt. Dieser Umstand ist auf die größere Anziehungskraft vor allem der Nordseehäfen zurückzuführen, die sich in der internationalen Konkurrenz um die Leitung des schweizerischen Außenverkehrs eine stärkere Stellung zu schaffen vermochten als das der Schweiz näher gelegene Genua.

---

[16] Zitiert nach Perret Julien-A., a. a. O., S. 157.
[17] Vgl. Teil A, 2. Kapitel, 1, S. 38.

Die entscheidenden Nachteile, die Genuas Stellung in der internationalen Verkehrskonkurrenz schwächten, lagen in erster Linie in der ungünstigen Gestaltung der Transportkosten, welche die vorteilhafte «geographische» Entfernung in eine unvorteilhafte «tarifarische» Entfernung[18] umwandelte, und im weiteren in der gegenüber seinen Konkurrenten geringeren Anziehungskraft als internationaler Handelsplatz. Beide Aspekte müssen im folgenden gesondert, sowohl in ihrem Einfluß auf den Einfuhrverkehr als auch auf den Ausfuhrverkehr, untersucht werden, da sie sich für beide Verkehrsarten unterschiedlich auswirkten. Wir beschränken uns dabei auf einen die wesentlichsten Momente umfassenden Ueberblick, der auf den Ergebnissen der bisherigen Untersuchungen aufbaut und der — im Hinblick auf unser nächstes Kapitel, welches die Bedeutung Genuas für die Schweiz während der vergangenen Kriegsjahre aufzeigen wird — die Stellung des Hafens von Genua im schweizerischen Durchfuhrverkehr in der Zwischenkriegszeit möglichst plastisch herausstellen soll.

*a) Die Konkurrenzlage im Einfuhrverkehr*

Unsere Untersuchung über den Einfluß der die Kostenlage bestimmenden Faktoren auf die Entwicklung und Bedeutung eines Seehafens[19] erfährt nun eine Konkretisierung am praktischen Beispiel.

Die Unterschiede in den Transportkosten, wie sie sich für die wichtigsten Verkehrsleitungswege in der Zwischenkriegszeit ergaben, gehen aus der folgenden Zusammenstellung hervor, welche am Beispiel des wichtigsten, im Seeverkehr eingeführten Massengutes die einzelnen Kostenelemente im gleichen Zeitpunkt festhält. Obwohl die Kostenberechnung aus dem Jahre 1929 stammt, darf sie für die gesamte Zwischenkriegszeit als allgemein-gültig angesprochen werden, da infolge der umstrittenen Konkurrenzlage Transportkostensenkungen auf der einen Verkehrsrelation sofort durch Gegenmaßnahmen der Konkurrenten wieder möglichst neutralisiert wurden.

[18] Begriffsbildung nach von Beckerath Erwin, a. a. O., S. 57.
[19] Vgl. Teil B, 2. Kapitel, 2, S. 70 ff.

**Kostengestaltung für den Transport von einer Tonne Brotweizen*** (10 Tonnen-Sätze in Schweizer Franken)

| Kostendetail | Verkehrsleitung Genua | | | | Marseille | | Antwerp./Rotterd. via Rhein | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Umschlag | 3.85 | | 3.85 | | 3.85 | | 2.60 | —.— |
| 2. Erhöhte Seefracht bei Verkehrsleitung über Genua und Marseille im Gegensatz zu Antwerpen/Rotterdam | 6.— | | 6.— | | 6.— | | 6.— | —.— |
| 3. Bahnfracht | | | | | | | | |
| a) via Chiasso | 7.72 | | | | | | | |
| b) via Pino | | | 8.26 | | | | | |
| c) via Iselle | | | | | 8.90 | | | |
| d) via Genf | | | | | | | 15.60 | |
| Rheinfracht Antwerpen/Rotterdam-Basel | | | | | | | | 15.97 |
| Franco Waggon Grenze | 17.57 | | 18.11 | | 18.75 | | 24.20 | 15.97 |
| 4. Transport Grenze bis: | | Total | | Total | | Total | Total | Total |
| Basel loco | —.— | | | | 15.50 | 34.25 | 8.10 32.30 | —.— **15.97** |
| Brunnen | | | 12.60 | 30.71 | | | 16.20 40.40 | 11.20 **27.17** |
| Bern HB | | | | | 13.60 | 32.35 | 12.70 36.90 | 10.20 **26.17** |
| Bellinzona | | | 4.40 | **22.51** | | | 17.60 41.80 | 15.50 31.47 |
| Brig | | | | | **4.10** | **22.85** | 14.50 38.70 | 15.70 31.67 |
| Chur | | | 16.40 | 34.51 | | | 17.20 41.40 | 14.40 **30.37** |
| Genf | | | | | 14.90 | 33.65 | 1.10 **25.30** | 9.70 25.67 |
| Glarus | | | 15.50 | 33.61 | | | 16.70 40.90 | 12.60 **28.57** |
| Interlaken | | | | | 12.90 | 31.65 | 15.— 39.20 | 13.60 **29.57** |
| Lausanne | | | | | 13.10 | 31.85 | 6.70 30.90 | 12.50 **28.47** |
| Lugano | 4.50 | **22.07** | | | | | 17.90 42.10 | 16.10 32.07 |
| Malters | | | 14.50 | 32.61 | | | 12.50 36.70 | 5.80 **21.77** |
| Martigny | | | | | 9.90 | **28.65** | 10.10 34.30 | 15.30 31.27 |
| Olten-Hammer | | | 15.20 | 33.31 | | | 12.50 36.70 | 5.80 **21.77** |
| Sion | | | | | 7.80 | **26.55** | 13.30 37.50 | 15.90 31.67 |
| Thun | | | | | 12.40 | 31.15 | 13.90 38.10 | 11.70 **27.67** |
| Zürich HB | | | 14.60 | 32.71 | | | 15.80 40.— | 8.60 **24.57** |

* Aus: Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 9/1929.

Die angegebenen Transportkosten wurden folgendermaßen berechnet:

Genua

Italienische Bahnfracht: Klasse 74, minus 25 % + Erhöhung von 200 %.

Schweizer Bahnfracht: AT 12 PV des italienisch-schweizerischen Verbandstarifs.

Marseille

Französische Bahnfracht: Tarif spécial Nr. 2/102 des französischen Tarifs.

Schweizer Bahnfracht: AT Nr. 6 PV.

Antwerpen/Rotterdam

Rheinfracht:

| | | |
|---|---|---|
| Umschlag Seeschiff/Rheinkahn (Durchschnitt zwischen Rotterdam und Antwerpen) | sFr. | —.65 |
| Rheinfracht bis Basel | « | 10.85 |
| Umschlag in Basel | « | 4.20 |
| Feste Hafentaxe in Basel | « | —.27 |
| | sFr. | 15.97 |

Schweizer Bahnfracht:

Basel — diverse Stationen AT Nr. 6 PV.

Zu beachten sind mögliche Schwankungen in den Seefrachten, die auf den Frachtenbörsen von Genua und Marseille von Zeit zu Zeit auftraten. Die berücksichtigte Seefrachtdifferenz von Fr. 6.— zugunsten der Nordseehäfen konnte sich so zeitweilig bis auf Fr. 1.— reduzieren. Solche Schwankungen wurden vom Privathandel gerne ausgenützt. Die Unterschiede in den Transportkosten konnten deshalb durch diese Schwankungen in den Seefrachten nach folgenden Schweizerstationen ausgeglichen werden:

| Schweizerische Bestimmungsstation | Frachtenkostengestaltung bei Leitung via Genua | via Rotterdam/Antwerpen | Kostendifferenz zum Nachteil Genuas |
|---|---|---|---|
| Brunnen | 30.71 | 27.17 | 3.54 |
| Chur | 34.51 | 30.37 | 4.14 |
| Glarus | 33.61 | 28.57 | 5.04 |
| Interlaken | 31.65 | 29.57 | 2.08 |
| Lausanne | 31.85 | 28.47 | 3.38 |
| Thun | 31.15 | 27.67 | 3.48 |

Anhand der obigen Berechnungen erstreckte sich die Einflußzone Genuas für die Beförderung des wichtigsten Massengutes Getreide auf folgende schweizerischen Gebiete: Tessin, Wallis und Stationen der Simplon-Loetschberg-Linie. Bei Berücksichtigung der möglichen niedrigsten Seefrachtnotierung in Genua kamen noch Teile der Westschweiz und der Innerschweiz, sowie das Gebiet des Kantons Graubünden hinzu. Marseille dominierte die südlichen Teile der Westschweiz[20], während die ganze übrige Schweiz in der Einflußzone der Nordseehäfen lag.

An Ursachen, welche die Verkehrsleitung über den Hafen von Genua für den größten Teil der schweizerischen Bestimmungsstationen unvorteilhaft gestalteten, sind also ersichtlich:

1. Die erhöhten Seefrachten gegenüber den Nordseehäfen.
2. Die erhöhten Umschlagskosten im Hafen von Genua sowohl gegenüber den Nordseehäfen als auch gegenüber Marseille.
3. Die erhöhten binnenländischen Beförderungskosten, die nicht zuletzt durch die hohen Frachten der schweizerischen Anteilstrecke verursacht waren.

[20] In obiger Berechnung sind nicht alle auf Grund der französischen «Dispositions exceptionnelles» möglichen Frachtvergünstigungen bei Verkehrsleitung über Marseille enthalten. Marseille besaß deshalb eine ausgedehntere Einflußzone als aus obigem Beispiel hervorgeht und war gegenüber Genua bis nach Bern konkurrenzfähig.

Von entscheidender Bedeutung in der Transportkostengestaltung sind die Kosten der binnenländischen Beförderungsstrecke, die, auf die Entfernungseinheit bemessen, ein Mehrfaches der Vorkosten (Seefracht + Umschlagskosten) betrugen. Die Manipulierung dieser Kosten bildet denn auch das wichtigste Beeinflussungsmittel in der internationalen Verkehrskonkurrenz, und der Grad der Anpassungsfähigkeit seitens des Seehafens an diese Kostenmanipulierung beeinflußt entscheidend seine Konkurrenzfähigkeit.

Genuas Anteil am eingehenden schweizerischen Durchfuhrverkehr von Massengütern (Getreide) bewegte sich in relativ engen Grenzen. Er wurde vor allem eingeschränkt durch

a) die Konkurrenz der Rheinschiffahrt und durch
b) die Konkurrenz der ausländischen Eisenbahnen.

Der in den niedrigen Frachten der Rheinschiffahrt begründete Kostenvorsprung der Rheinmündungshäfen bildete für die Verkehrsleitung über Rotterdam/Antwerpen einen Anreiz, den Genua unter normalen Umständen nie zu bieten in der Lage war. Um seinen Anteil am wichtigsten Verkehrsgut im eingehenden schweizerischen Durchfuhrverkehr aufrecht erhalten zu können, war Genua stets gezwungen, die Kostenentwicklung auf der Nordroute genauestens zu verfolgen und etwaig auftretende, noch schärfere Ausweitungen der schon bestehenden Kostendifferenz durch eigene kostensenkende Maßnahmen (Senkung der Umschlagsgebühren für Getreide, Herabsetzung der Silogebühren) im Rahmen des Möglichen zu kompensieren.

Der Durchfuhrverkehr der Allgemeinen Güter über Genua stieß aber nicht nur auf die Konkurrenz der Rheinschiffahrt an sich, sondern auch auf den Wettbewerb, der einerseits zwischen den links- und rechtsrheinischen Eisenbahnen untereinander und anderseits zwischen diesen und der Rheinroute besteht. Dieser Wettbewerb nahm als eigentlicher Tarifkrieg in den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen drastische Formen an. Die von den beteiligten Eisenbahnen veröffentlichten Auslobungen (Frachtausgleichsbestimmungen)[21], welche den Frachtausgleich

[21] Vgl. darüber Cantrup Werner, Die Kunst des Tarifierens, München 1936, S. 157 ff.

gegenüber ausländischen Konkurrenzstrecken und damit eine Verkehrsablenkung auf die eigene, längere Strecke erwirken sollten, führten zu einem konstanten Absinken des Tarifniveaus und in Folge davon zu einer stetigen Schlechterstellung der südlichen Verkehrswege, die in diesen Tarifkampf nur in sehr beschränktem Maße eingreifen konnten.

Als Illustration dieser internationalen Verkehrskonkurrenz diene ein Beispiel:

Im Jahre 1938 stellte sich der Eisenbahntransport Seehafen-Schweizer Grenze für 1 Tonne Kaffee wie folgt[22]:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Genua | — Iselle | (262 km) | Lire 98.45 |
| Hamburg | — Basel | (853 km) | Lire 100.28 |
| Bremen | — Basel | (783 km) | Lire 97.98 |

Für diese festländischen Beförderungsstrecken bestand also praktisch Frachtgleichheit, obwohl bei einer Verkehrsleitung über die deutschen Nordseehäfen die kilometrische Entfernung mehr als dreimal größer war als bei einer Verkehrsleitung über den Hafen von Genua.

Die wesentlich kürzere Reisedauer von Genua nach allen schweizerischen Stationen, die sich in einer bescheidenen Einsparung an Kapitalzins ausdrückt, fiel umso weniger ins Gewicht, als die beförderten Verkehrsgüter vor allem Massengüter waren, die in erster Linie den billigsten, nicht den schnellsten Weg suchen, da sie ganz besonders transportkostenempfindlich sind.

Als weiterer Nachteil für die Verkehrsleitung Genua-Schweiz wirkte sich das gegenüber den ausländischen Eisenbahnen wesentlich höhere Tarifniveau der Schweizerischen Bundesbahnen aus. Die Lage der großen schweizerischen Industrie- und Konsumzentren in Nähe der deutsch-schweizerischen und französisch-schweizerischen Grenze erhöhte den Kostenvorteil der Nordroute, die infolge der Kürze der schweizerischen Anteilstrecke an Anziehungskraft gewann, was die Südroute mit ihrer langen, stark kostenbelasteten schweizerischen Anteilstrecke an Anziehungskraft verlor. Wollte die Schweiz die volkswirtschaftlichen Vorteile, die ihr aus der ge-

[22] «Strom und See», Nr. 8/1946, S. 117.

schilderten internationalen Konkurrenz um die Leitung ihres Außenverkehrs erwuchsen, nicht aufs Spiel setzen, so durfte sie nicht ihre See-Einfuhr nur auf einen Verkehrsweg konzentrieren oder Maßnahmen nur zum Vorteil einer einzigen Verkehrsroute ergreifen. Der Grundsatz der Erzielung des größten volkswirtschaftlichen Nutzens gebot deshalb der SBB eine neutrale Tarifpolitik. Die Auslobungen der SBB gründeten denn auch auf der Bestimmung, daß Frachtgleichheit nur für Parallelstrecken, d. h. für Strecken mit gleicher Abgangs- und Bestimmungsstation, eingeräumt wird[23]. Gemäß dieser Auslobung waren Frachtreduktionen in Form von Detaxen (Frachtrückerstattungen) vor allem im Nord- und Westverkehr erhältlich, in denen die SBB Frachtgleichheit mit gleichlaufenden deutschen und französischen Konkurrenzstrecken hielt, während im Südverkehr, vor allem mit Genua, einzig die unbedeutende Konkurrenz der Mont-Cenis-Strecke gegen die Gotthard- und Lötschberg-Simplonlinie Anlaß zur Anwendung der Auslobungsbestimmungen bot. Das bedeutete aber derart geringe Möglichkeiten, daß Genua, außer einigen absonderlichen Ausnahmen, die in diesem Zusammenhang übergangen werden können, kaum einen Vorteil aus der schweizerischen Auslobungsverfügung zu ziehen vermochte.

Der zweite schwerwiegende Nachteil Genuas in der Seehafenkonkurrenz bestand in seiner mangelnden Anziehungskraft als internationaler Handelsplatz. Die Seehäfen waren seit jeher die geeigneten Marktorte für die aus Uebersee eintreffenden Rohstoffe aller Art. Während alle größeren Seehäfen an der Nordsee zugleich Rohstoff- und Warenmärkte[24] von internationaler Bedeutung sind, ist es jedoch Genua nie gelungen, solche Märkte von internationaler Geltung zu schaffen. Wohl wurden in der Zwischenkriegszeit über 30 verschiedene Güter an der Genueser Warenbörse gehandelt[25], zu-

[23] Eisenbahn-Amtsblatt Nr. 1/1923, Verfügung Nr. 4/23: Frachtrückvergütungen für Transporte von Gütern aller Art in vollen Wagenladungen, in Konkurrenz gegen ausländische Routen.

[24] Vgl. Copetti Emilio, Die internationalen Warenbörsen, Zürich 1929, S. 61 ff.

[25] Perret Julien-A., a. a. O., S. 126.

mal Getreide und Kaffee, wohl bestanden anerkannte Schiedsgerichtskammern für Getreide und Samen, für Kaffee, sowie für Häute und Leder[26], aber all diese Märkte besaßen ausschließlich nationale Geltung. Der Genueser Getreidemarkt, der am ehesten zu internationaler Bedeutung hätte gelangen können, wurde durch die in den 30-er Jahren energisch und vor allem im landwirtschaftlichen Sektor mit Erfolg durchgeführten Autarkiepolitik Italiens[27] und die infolgedessen immer mehr reduzierten Getreide-Einfuhren[28] völlig lahmgelegt. Dagegen übten die Nordseehäfen mit ihren wichtigen Rohstoffmärkten auf den internationalen Seeverkehr und damit auch auf den schweizerischen Einfuhrverkehr eine starke Anziehungskraft aus, die dem Hafen von Genua völlig abging. Eine mit den Rohstoffmärkten ver-

---

[26] Balbi Davide, Gli istituti ausiliari del traffico, in: Rivista degli scambi italo-svizzeri 10/1942, S. 304 ff.

[27] Kestenholz Paolo, Außenhandel und Außenhandelspolitik Italiens in der Zeit von 1934 bis 1939, Zürich 1943, S. 21 ff.

[28] Die italienische «Getreideschlacht» zeitigte folgende Ergebnisse:

| Jahresdurchschnitte | Getreide ital. Produktion jährlich |
|---|---|
| 1920—1924 | 4.800.000 t |
| 1925—1929 | 6.200.000 t |
| 1930—1934 | 6.100.000 t |
| 1935—1939 | 7.600.000 t |
| 3 Jahre 1937/39 | 8.600.000 t |

Aus Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 3/1940.

Die italienische Einfuhr von Weizen aus dem Ausland entwickelte sich dagegen wie folgt:

| | |
|---|---|
| 1931 | 1.480.000 t |
| 1935 | 550.000 t |
| 1938 | 290.000 t |

Aus Kestenholz Paolo, a. a. O., S. 85.

Im Hafen von Genua zeigte die Löschung von Getreide folgende Entwicklung:

| Jahr | Gelöschtes Getreide |
|---|---|
| 1925 | 1.197.896 t |
| 1928 | 1.522.745 t |
| 1930 | 1.122.087 t |
| 1935 | 534.914 t |
| 1938 | 346.169 t |

Aus Pozzo Attilio, Il Porto die Genova e il suo ordinamento, Rivista degli scambi italo-svizzeri Nr. 10/1942, S. 285.

bundene, gut ausgebaute Einfuhrorganisation, vor allem in Verbindung mit der Rheinschiffahrt, verstärkte die Anziehungskraft dieser Häfen gegenüber Genua noch mehr.

In Anbetracht all dieser Umstände muß die Tatsache, daß Genua in der Zwischenkriegszeit seinen Anteil an der schweizerischen See-Einfuhr, insbesondere einen durchschnittlichen Anteil von jährlich 100.000 Tonnen Getreide, dennoch aufrecht erhalten konnte, überraschen.

### *b) Die Konkurrenzlage im Ausfuhrverkehr*

Wie die Verkehrsentwicklung in den Zwischenkriegsjahren zeigt, nahm Genua in erster Linie als Ausfuhrhafen für schweizerische Güter eine markante Stellung ein. Da Genua sich seines bei unveränderter internationaler Konkurrenzlage unüberwindlichen Kostennachteils in der Beförderung von Massengütern bewußt war, hat es seine volle Aufmerksamkeit dem schweizerischen Ausfuhrverkehr gewidmet, zumal bei den hochwertigen schweizerischen Ausfuhrgütern der reine Transportkostenanteil gegenüber andern Kostenmomenten zurücktritt. Es entsprach dies der allgemeinen genuesischen Hafenpolitik, die eine günstigere Gestaltung der Tonnagebilanz anstrebte und zu diesem Zwecke vor allem den ausgehenden Verkehr zu fördern suchte.

Zwar ergaben sich auch im Ausfuhrverkehr über Genua ungünstigere binnenländische Beförderungskosten, wie folgendes Beispiel aus dem Jahre 1934 zeigt[29], doch waren die Kostenunterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsleitungen nicht so ausgeprägt wie im Einfuhrverkehr.

---

[29] Vgl. Perret Julien-A., a. a. O., S. 192.

**Bahnfrachten für den Transport von 1 Tonne Maschinen (eiserne, in Kisten verpackt) ab Winterthur**

| km | (10 Tonnensätze in Schweizer Franken) | | |
|---|---|---|---|
| 918 | Winterthur — **Hamburg** transit | | 28.80 |
| 30 | Winterthur — Schaffhausen | 6.50 | |
| 751 | Schaffhausen — **Antwerpen**[30] | 26.50 | |
| 781 | | | 33.— |
| 293 | Winterthur — Genève Cornavin | 20.30 | |
| 476 | Genève Cornavin — **Marseille** transit | 12.60 | |
| 769 | | | 32.90 |
| 264 | Winterthur — Pino transit | 18.70 | |
| 231 | Pino — **Genua** | 15.70 | |
| 495 | | | 34.40 |

Die Berechnung dieser Frachtkosten beruht auf folgender Grundlage:

Schweizer Bahnfracht: AT 1 b
Hamburg: Seehafen-Durchfuhrtarif S. D. 2
Antwerpen: Direkter belgisch-deutscher AT 300
Marseille: Tarif exceptionnel 14/314
Genua: Italienischer Transittarif Nr. 21, Kl. 70 minus 20 % Rabatt.

Da, wie das obige Beispiel zeigt, der Kostennachteil Genuas im schweizerischen Ausfuhrverkehr gegenüber den andern Verkehrsleitungen wesentlich geringer war, lohnten sich die Anstrengungen, die Genua unternahm, um für die schweizerischen Ausfuhrgüter jene Bedingungen zu schaffen, die seinem Hafen zu einer erhöhten Anziehungskraft verhelfen konnten.

Wichtigste Voraussetzung zur Steigerung dieser Anziehungskraft war der Ausbau eines dichten Linien-Schifffahrtsnetzes, das die Anforderungen hochwertiger Ausfuhrgüter: Schnelligkeit (Zeitersparnis) und Zuverlässigkeit (Risikominderung) erfüllen konnte. Der Konzentrationsprozeß

[30] Die Verkehrsleitung erfolgte erst ab Basel über Deutschland, da die SBB gestützt auf die Auslobungsverfügung Frachtgleichheit hielten, um das Verkehrsgut auf der eigenen Schiene über 105 km statt nur über 30 km befördern zu können.

innerhalb der italienischen Handelsflotte und deren betriebliche Reorganisation in den dreißiger Jahren erleichterten diese Bestrebungen wesentlich. Zahlreiche und fahrplanmäßige Abfahrten von Linienschiffen ermöglichten ein zuverlässiges Disponieren des Absenders, der bei Verkehrsleitung über Genua wesentliche Zeitgewinne erzielen konnte. So betrug der Zeitgewinn für Sendungen von Zürich nach Japan bei Leitung über Genua statt über Hamburg 12 Tage[31].

Außer der Verbesserung und der Intensivierung der Seeverbindungen, die für den Ausfuhrverkehr interessant sein konnten, wurden insbesondere dem schweizerischen Ausfuhrverkehr Erleichterungen im U m s c h l a g geboten: Reduktion und Vereinfachung der Einschiffungstarife; Abschaffung aller außerordentlichen Zuschläge; Bezeichnung von ausschließlich für schweizerische Ausfuhrgüter bestimmten Lagerhäusern, welche eine vorteilhafte Konzentration dieses Verkehrs im Hafen erlaubten; Förderung des direkten Umschlags Eisenbahnwagen/Schiff unter Ausschaltung von Leichterschiffen; Erleichterung der Anfuhr per Eisenbahn durch Leitung der Wagen direkt auf die Hafenrampe[32]. Diese Maßnahmen führten eine fühlbare Senkung der Umschlagskosten und eine Verkürzung der Umschlagszeit herbei, doch reichten sie nicht aus, um eine, allerdings bescheidene Verkehrsablenkung nach den Nordseehäfen, vor allem nach Antwerpen, zu verhindern[33], weil die Schiffsabfahrten dort noch zahlreicher waren als in Genua, die Seefrachten für sehr schnelle Schiffe niedriger waren und die Nordseehäfen über eine überlegene Verkehrsorganisation verfügten[34]. Insbesondere im letzten Punkt machte sich eine fühlbare Unterlegenheit Genuas geltend. Sie bestand im Fehlen einer vollkommenen technischen und tarifarischen Organisation, welche Seeschiffahrt, Hafenbehörden, Spediteure und Eisenbahnen umfaßt und die mittels sogenannter Durchfrachtbriefe oder Durchkonossemente (Through

---

[31] Perret Julien-A., a. a. O., S. 167.

[32] Nach einem Bericht von Cagni Umberto, zitiert in Rivista degli scambi italo-svizzeri, 1/1930.

[33] Der schweizerische Ausfuhrverkehr nach Nordeuropa und Nordamerika sowie jener Güter, die für eine Ausfuhr über den Rhein geeignet waren, bot von vorneherein keine Chance für Genua.

[34] Nach dem bereits zitierten Bericht von Cagni, a. a. O.

bill of lading) einen überaus vorteilhaften Transport ermöglicht. Die Anwendung des Durchfrachtbriefes erlaubt infolge gegenseitiger Anpassung von Seefrachten und Eisenbahntarifen Frachtangebote, die kaum wirksam konkurrenziert werden können. Die gewährten Frachtreduktionen bewirken, daß ein Verkehrsgut von der binnenländischen Abgangsstation bis in den Seehafen praktisch gratis befördert wird[35]. Diese Durchfrachtbriefe waren in Genua nicht unbekannt, kamen aber infolge der schwächeren Stellung der Reedereien viel seltener zur Anwendung als in den Nordseehäfen.

Abschließend kann aber doch festgestellt werden, daß der Gesamtanteil Genuas am schweizerischen Ausfuhrverkehr — unter Berücksichtigung aller erwähnten Umstände und Nachteile — relativ hoch war. Es wurden im Jahre 1938 über zwei Drittel jenes schweizerischen Ausfuhrverkehrs, dessen natürliche Verkehrsleitung über die Mittelmeerhäfen führen sollte, vom Hafen von Genua bewältigt[36]. Diese Leistung war nur möglich, weil die Ungunst der für Genua in der internationalen Verkehrskonkurrenz wirksamen Faktoren im Ausfuhrverkehr viel weniger spürbar war als im Einfuhrverkehr und durch Maßnahmen, die im Bereiche der Hafenbehörden selbst lagen, erfolgreich bekämpft werden konnte.

---

[35] Ueber Entstehung und Bedeutung der Durchfrachtbriefe vgl. das umfassende Werk von Schulz-Kiesow Paul, Die durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarife, Jena 1941.

[36] Vgl. Teil C, Einführung, S. 90.

2. Kapitel

# Der schweizerische Durchfuhrverkehr über Genua während des zweiten Weltkrieges (1939—1945)

## 1. Das Transportproblem und seine Lösung im Kriege

### *a) Das Transportproblem*

Es hat des Krieges und seiner verheerenden Wirkungen bedurft, um mit aller Deutlichkeit zu zeigen, in welchem Ausmaß die Transportmittel das Rückgrat der bestehenden Wirtschaftsordnung bilden. Insbesondere für die Schweiz, die infolge ihrer speziellen Wirtschaftsstruktur wie kein zweites Land auf den weltwirtschaftlichen Güteraustausch angewiesen ist, wirkten die Störungen im internationalen Transportwesen in empfindlicher Schärfe. Die Lösung des Transportproblems im Außenhandel, insbesondere im Verkehr mit Uebersee, wurde mit fortschreitender kriegerischer Entwicklung zu einer Lebensfrage des Landes.

In F r i e d e n s z e i t e n kannte die Schweiz im Außenverkehr kein Transportproblem. Die Zeit der Fülle und der Produktionsüberschüsse vor dem Kriege räumte dem Käufer die ausschlaggebende Stellung am Markte ein, wobei außerdem der Schweizer Importeur dank der soliden Schweizer Währung zur privilegierten Gruppe der Käufer gehörte. Die Sorge um die Auswahl im Produktionslande, die Verschiffung, den See- und Landtransport, die Versicherung der verschiedenen Risiken war Sache des Lieferanten. Selten wurde im Ursprungslande selbst gekauft, immer mehr wurden die Käufe im europäischen Hafen oder sogar «cif» Schweizer Grenze getätigt. Die ausländischen Lieferanten sorgten im eigenen Interesse für die vorteilhafteste Lieferung gleichbleibender Qualitäten. All diese Umstände führten dazu, daß die Schweiz trotz ihrer Binnenlage zu jenen Ländern gehörte, die am billigsten Rohstoffe und vor allem Lebensmittel (Weizen, Zucker, Kaffee, Fette und Oele) auf dem

Weltmarkte kaufen konnten[1]). Die internationale Verkehrskonkurrenz tat ein übriges, um die Belastung der schweizerischen Einfuhren durch Transportkosten auf ein Minimum zu reduzieren.

Der Ausbruch des Krieges bewirkte eine vollständige Aenderung dieser Situation. In erster Linie erhielt die schweizerische Handelspolitik ein stark verändertes Gesicht. Nicht mehr wie bisher stand die Ausfuhr im Vordergrund der handelspolitischen Bemühungen, sondern die Einfuhr erhielt das Primat. Mit allen Mitteln mußte versucht werden, lebenswichtige Güter auf den der Schweiz noch offenstehenden Märkten einzukaufen. Der vorübergehende Ausfall der kontinentalen Versorgungsländer machte sich in einer Umlagerung der Bezüge auf Ueberseeländer bemerkbar. Waren in der Vorkriegszeit die europäischen Versorgungsländer wertmäßig zu rund drei Viertel am schweizerischen Gesamtimport beteiligt, so stieg in den ersten Kriegsjahren der Importanteil des Ueberseehandels an. Er betrug im Jahre 1940 etwa 30 %[2].

Die Sicherung der Einfuhr von lebenswichtigen Gütern war neben der Ueberwindung von Blockade und Gegenblockade in erster Linie abhängig von der Lösung des Transportproblems. Die Leistungsfähigkeit des Transportsystems war bald nach Kriegsausbruch in der ganzen Welt im Rückgang begriffen[3]. Der «Krieg der Transportmittel», der die kriegführenden Staaten unverzüglich alle Schiffe der eigenen Flagge zur Sicherstellung der eigenen Versorgung requirieren ließ, bildete einen integrierenden Bestandteil des totalen Krieges und führte zu einer raschen Verknappung des angebotenen Transportraumes, vorab in der Seeschiffahrt[4]. Je enger ein Land mit der Weltwirtschaft verbunden, je stärker es auf die Zufuhr von Lebens-

---

[1] Vgl. Schär Arnold, Lebensmittelimporte im Krieg und Frieden, Basel 1943.

[2] Der schweizerische Außenhandel unter den Einwirkungen des Krieges 1939—1945, in: Die Volkswirtschaft Nr. 1/1946, S. 18.

[3] Wolf S., Die Internationale Transportkrise, Neue Zürcher Zeitung, Nrn. 1358, 1362/1942.

[4] Bericht über Handel und Industrie der Schweiz im Jahre 1939, erstattet vom Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins, S. 13. In der Folge zitiert als «Vorortsbericht».

mitteln und Rohstoffen, sowie auf überseeische Absatzmärkte für seine Fertigwaren angewiesen war, desto fühlbarer wirkte sich für es ein Mangel an Transportmitteln aus[5]. Die Sorge um die Verschiffung der Güter, den Ueberseetransport, die Versicherung, den Umschlag im europäischen Ankunftshafen und den Landtransport mußte nun von der einkaufenden Schweiz übernommen werden. Der Schweiz erwuchsen damit Lasten und Risiken, mit denen zu rechnen sie vor dem Kriege nicht mehr gewohnt gewesen war.

Der Kriegsausbruch stellte aber auch ein Transportproblem zu Lande, weniger bezüglich der Beförderung von Einfuhrgütern aus den Nachbarstaaten als für die Durchfuhr von in kontinentalen Häfen gelöschten überseeischen Gütern. Die Zustellung solcher Güter, die in Friedenszeiten durch die Transportmittel des Transitlandes vollzogen wurde, mußte nun von schweizerischer Seite gesichert werden. Durch den völligen Ausfall der Rheinschiffahrt als Zubringerin überseeischer Massengüter während der ganzen Dauer des Krieges wurde das Problem der Landtransporte für die Schweiz wesentlich verschärft.

Zusammenfassend erscheint somit das Transportproblem unter drei Aspekten. Es bestand

1. in den Schwierigkeiten der Beschaffung von Seeschiffsraum,
2. in den Schwierigkeiten der Benützung von Seehäfen,
3. in der Schwierigkeit der Sicherstellung von auch im Kriege genügend leistungsfähigen Verbindungen von den Seehäfen zur Schweiz[6].

Daß der Mangel an Transportmitteln zu einer entscheidenden Lebensfrage werden konnte, das mußte gerade die Schweiz sowohl im zweiten wie schon im ersten Weltkrieg erfahren, als zufolge der militärischen Aktionen in den Nachbarländern und zufolge der ständig zunehmenden Versenkung von Schiffen eine

---

[5] Devrient John Erwin, Les transports maritimes suisses, Lausanne 1943, S. 8.

[6] Groschupf Louis, Zufuhrwege und Transportmöglichkeiten zur Schweiz während eines Krieges, in: Schweizerische Monatsschrift für Offiziere aller Waffen, 51. Jhrg., Nr. 5/1939, S. 182 ff.

derartige Knappheit an Transportmitteln zur See und zu Lande entstand, daß nur mit größter Mühe der allernotwendigste Bedarf an Lebensmitteln und Rohstoffen transportiert werden konnte. Wie sich in den einzelnen Zeitabschnitten des zweiten Weltkrieges die Transportlage der Schweiz gestaltete und welche überragende Rolle nun insbesondere der Hafen von Genua im schweizerischen Ueberseeverkehr zu spielen berufen war, dies zur Darstellung zu bringen ist Aufgabe und Ziel der folgenden Abschnitte.

### *b) Vorsorgliche Maßnahmen*

Die zum Teil recht unerfreulichen Erfahrungen aus dem ersten Weltkrieg waren nicht in Vergessenheit geraten, so daß die Schweiz — als die politische Lage sich verschärfte — schon frühzeitig vorsorgliche Maßnahmen ergriff, um die Landesversorgung mit lebenswichtigen Rohstoffen und Lebensmitteln sicherzustellen. Weil anzunehmen war, daß ein neuer Weltkrieg auch ein Wirtschaftskrieg sein würde, kamen den Vorbereitungen auf wirtschaftlichem Gebiet erhöhte Bedeutung zu. Mit der Annahme des Bundesgesetzes über die Sicherstellung der Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern durch die eidgenössischen Räte am 1. April 1938 wurde die gesetzliche Grundlage für die kriegswirtschaftlichen Maßnahmen des Bundes geschaffen[7]. Dieses Bundesgesetz gab dem Bunde das Recht zu Bestandesaufnahmen, zur Anlegung eigener Vorräte, zur Förderung der Vorratshaltung durch Dritte und zur Intensivierung der Urproduktion. Da man erkannte, daß im Kriegsfall die Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern nicht zuletzt zu einem Transportproblem würde, übertrug man dem Bundesrat in Artikel 6 insbesondere die Verpflichtung, die notwendigen Vorbereitungen für die Sicherstellung der Transporte im Falle der wirtschaftlichen Absperrung oder des Krieges zu treffen.

Zur Erfüllung dieses Auftrages wurde das K r i e g s - T r a n s p o r t - A m t (K.Tr.A.) geschaffen mit der Aufgabe,

1. i m F r i e d e n die für den Kriegsfall notwendige Organisation in materieller und personeller Hinsicht vorzubereiten

[7] Geschäftsbericht des Bundesrates für das Jahr 1938, S. 218.

und an den Transportverhandlungen mit dem Auslande mitzuwirken, sowie die notwendigen Vorbereitungen zur Dekkung des Kriegstransportrisikos zu veranlassen;

2. im Kriegsfall die für die Kriegswirtschaft erforderlichen Transporte, insbesondere die Güterzufuhr aus dem Auslande einschließlich des Ueberseeverkehrs, durchzuführen und alle Maßnahmen zu ergreifen, welche zur Erleichterung, Beschleunigung und Verbilligung des Umschlages und der Abtransporte schweizerischen Güter in den Hafenplätzen beitragen konnten.

Zur Durchführung der vorbereitenden Maßnahmen waren zwischenstaatliche Abmachungen notwendig. Mit Bundesratsbeschluß vom 16. September 1938 betreffend Maßnahmen zur Sicherstellung der Güterzufuhr aus dem Ausland während eines Krieges wurde das Politische Departement beauftragt:

1. mit den Regierungen von Frankreich, Italien, Deutschland und Belgien in Verhandlungen einzutreten zur Erwirkung grundsätzlicher Erklärungen, wonach die Besonderheit der schweizerischen Versorgung im Falle eines Krieges anerkannt und die Bereitwilligkeit festgestellt wird, die Versorgung der Schweiz mit lebenswichtigen Gütern aufrechtzuerhalten;

2. mit den genannten Staaten, soweit dies möglich ist, Vereinbarungen abzuschließen, durch welche
   a) der Schweiz zugesichert wird, daß die für sie bestimmten Güter, die sich bei Ausbruch eines Krieges im betreffenden Lande befinden oder dorthin unterwegs sind, ungehindert in die Schweiz durchgelassen werden;
   b) der Schweiz während der Dauer eines Krieges bestimmte Häfen zur Verfügung gestellt werden;
   c) der betreffende Staat die Verpflichtung übernimmt, für die Beförderung dieser Güter bis an die Schweizer Grenze wenn möglich allein, eventuell unter Mithilfe der Schweiz, zu sorgen;

3. bei den Regierungen Englands und der Vereinigten Staaten von Amerika über die Möglichkeit der Abgabe von Schiffsraum Erkundigungen einzuziehen.

Nachdem alle angefragten Regierungen die Erklärung abgegeben hatten, daß sie grundsätzlich bereit seien, im Kriegsfalle die Transporte von lebenswichtigen Gütern für die Schweiz sicherzustellen, wurde in direkten Verhandlungen versucht, die gewünschten Vereinbarungen gemäßt Punkt 2 zu treffen.

Nach langwierigen und zum Teil recht heiklen Verhandlungen[8] gelang es, die Frage der Land- und Flußtransporte mit den betreffenden Staaten zufriedenstellend zu regeln. Zur Sicherstellung der Seetransporte war in erster Linie die Beschaffung von Schiffsraum nötig. Diese konnte grundsätzlich auf zwei Wegen erfolgen: durch Ankauf von Schiffen oder durch Miete (Charterung) auf Grund von Zeitcharterverträgen für die ganze Dauer eines Krieges. In ersterem Falle hätte bereits vor dem Kriege eine Gesetzgebung vorbereitet werden müssen, welche der Schweiz gestattet hätte, Schiffe unter der Schweizerflagge auf den Meeren fahren zu lassen. Das Risiko und die möglichen Folgen und Komplikationen erschienen aber vor dem Krieg recht groß und der Bund entschied sich dafür, eine Reihe von Schiffen für die Dauer des Krieges zu mieten[9], während initiative und einsatzbereite schweizerische Privatreeder den ersten Weg wählten und mangels eines schweizerischen Seerechts ihre Schiffe unter fremder Flagge (Panama) fahren ließen. Nach langwierigen Verhandlungen gelang es dem Kriegs-Transport-Amt, einige Tage nach Kriegsausbruch 15 griechische Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 116.000 Tonnen zu mieten und sie in der Folge im schweizerischen Ueberseeverkehr einzusetzen. Außerdem war von Fall zu Fall die Charterung fremder Schiffe für Einzelfahrten vorgesehen.

Als Ergebnis der Verhandlungen verpflichteten sich alle angefragten Staaten, den ausschließlich mit Gütern für die

---

[8] Geschäftsbericht des Bundesrates für das Jahr 1939, S. 89.
[9] Devrient John Erwin, a. a. O., S. 9.

Schweiz beladenen Schiffen die nachgesuchte Immunität zu gewähren, sofern deren Abgang den kriegführenden Parteien gemeldet werde und die Schiffe — obwohl unter fremder Flagge fahrend — mit dem schweizerischen Hoheitszeichen gekennzeichnet seien. Auf eine allfällige Requisition solcher Schiffe durch die Seekrieg führenden Mächte wurde verzichtet.

Der Umschlag überseeischer Güter wurde durch die Zusicherungen der französischen und italienischen Regierung, die Häfen von Marseille und Bordeaux, bzw. von Genua, Savona, Venedig und Triest für den schweizerischen Verkehr offenzuhalten, gewährleistet. Belgien sicherte ohne weiteres die Benützung von Antwerpen und Gent zu, während deutsche Häfen für den schweizerischen Verkehr überhaupt nicht in Frage kamen, da im Kriegsfalle die zu erwartende alliierte Sperre deren Benützung vereitelt hätte. Für den Verkehr mit England wurden die Häfen von Le Hâvre und Rouen zur Verfügung gestellt.

Die beteiligten Regierungen erklärten sich des weiteren mit der Ernennung von schweizerischen Hafenkommissären einverstanden, welche für eine beschleunigte Abwicklung des Schweizer Verkehrs zu sorgen, sich aber nicht in die Befugnisse und Obliegenheiten der Hafenbehörden einzumischen hätten.

Diese verschiedenen mit ausländischen Staaten getroffenen Vereinbarungen erwiesen sich im Verlaufe des Krieges für die Lösung des Transportproblems als sehr nützlich und erleichterten die Versorgung der Schweiz mit lebenswichtigen Gütern wesentlich.

### *c) Die Abwicklung des Verkehrs*

Im Folgenden sollen die Entwicklung des schweizerischen Seeverkehrs und die konkreten Lösungen des Transportproblems während der Kriegsjahre in ihren wichtigsten Zügen festgehalten werden. Auf Grund dieses Gesamtüberblickes wird bereits auch die Bedeutung des Hafens von Genua für die Schweiz während des Krieges, die dann im nächsten Abschnitt im einzelnen untersucht werden wird, klar hervortreten.

Bei Ausbruch des Krieges änderte sich anfänglich in der schweizerischen Transportlage nichts Wesentliches. Trotz dem

völligen Ausfall der Handelsflotte der kriegführenden Staaten war für den Seeverkehr genügend Schiffsraum vorhanden, so daß die Zufuhren wie zur Friedenszeit gemäß den von den Importeuren getätigten Käufen auch «cif» kontinentaler Hafen erfolgen konnten. Das Netz der Linienschiffahrt genügte trotz den eingetretenen Einschränkungen für die Bedürfnisse des schweizerischen Stückgutverkehrs, vor allem in der Ausfuhr. Die der Schweiz zur Verfügung stehenden fünfzehn Griechenschiffe wurden ausschließlich für die Einfuhr von Massengütern, in erster Linie von Getreide und Futtermitteln, verwendet. In der Verkehrsleitung hingegen erfolgte insofern eine grundlegende Umschichtung, als durch den Kriegsausbruch die Nordseehäfen fast gänzlich ausfielen und beinahe der gesamte Verkehr über die Mittelmeerhäfen geleitet werden mußte. Der Hauptteil der Einfuhr- wie der Ausfuhrgüter wurde in den italienischen Häfen, vorwiegend in Genua, umgeschlagen. Ein wesentlich geringerer Teil nahm seinen Weg über den Hafen von Marseille, sowie, vor allem in der Ausfuhr, über den Hafen von Bordeaux.

Am nachteiligsten wirkte sich vorerst der Kriegsausbruch auf die Landtransporte aus. Die auf dem Weg von den Seehäfen nach der Schweiz befindlichen Güter wurden längere Zeit aufgehalten, konnten aber nach ihrer Freigabe ausnahmslos die Schweiz erreichen. Da verschiedentlich keine Transportmittel mehr für den Verkehr nach der Schweiz zur Verfügung gestellt wurden, sahen sich die maßgebenden Stellen gezwungen, den Abtransport schweizerischer Güter aus den Seehäfen mit eigenen Transportmitteln zu organisieren.

Erst der Eintritt Italiens in den Krieg und der Zusammenbruch Frankreichs im Juni 1940 führten zu schwerwiegenden Veränderungen in der schweizerischen Transportlage. Mit dem Kriegseintritt Italiens wurde der einzige schweizerische Zugang zum Meer über neutrale Häfen unterbunden. Die Weiterführung der Versorgungstransporte zur See über italienische Häfen war erst wieder möglich, nachdem alle beteiligten Regierungen ihr Einverständnis dazu erteilt und hinreichende Zusicherungen für die Schiffe und deren Ladungen abgegeben hatten[10]. In der

[10] Geschäftsbericht des Bundesrates für das Jahr 1940, S. 92.

Zwischenzeit lagen alle schweizerischen Einfuhrgüter infolge der alliierten Verkehrssperre bei Gibraltar still. Als nach erfolgreichen Verhandlungen der direkte Verkehr Uebersee-Genua im Herbst 1940 wieder freigegeben wurde, verursachte der Ausbruch des italienisch-griechischen Konfliktes neue Schwierigkeiten. Die fünfzehn Griechenschiffe, die ihre Nationalität durch die Charterung seitens der Schweiz nicht verloren hatten, durften trotz allen entsprechenden Anträgen der Schweiz nicht mehr ins Mittelmeer einfahren, so daß sie gezwungen waren, ihre Ladungen in den weniger leistungsfähigen portugiesischen Häfen[11] zu löschen.

Damit stellte sich für die Schweiz unerwartet ein neues und schweres Transportproblem. Es galt, sofort Vorkehrungen zu treffen, um die sich in Lissabon und Leixoes (Porto) anhäufenden Gütermengen nach der Schweiz abzubefördern. Da die portugiesischen und spanischen Eisenbahnen in Friedenszeiten nur einen geringen überseeischen Transitverkehr zu bewältigen hatten und deshalb für die Durchführung so großer Transporte, wie sie sich durch die Entwicklung der Verhältnisse plötzlich aufdrängten, nicht eingerichtet waren, außerdem durch die größere Spurbreite dieser Bahnen der Einsatz schweizerischer Güterwagen zum Abtransport der Güter von den iberischen Häfen nicht in Frage kam, blieb kein anderer Ausweg als die Einrichtung eines Schiffspendelverkehrs von den iberischen Häfen nach den Mittelmeerhäfen. Ende 1940 wurde ein Pendelverkehr nach Genua eingerichtet, Ende 1941 ein solcher nach Barcelona und anfangs 1942 auch nach Bilbao. In einem Transportabkommen mit der Schweiz verpflichtete sich Spanien zur Stellung von monatlich 40 000 Tonnen Schiffsraum für den Pendelverkehr nach Genua[12]. Außerdem wurden der Schweiz 200 außer Dienst befindliche spanische Güterwagen zur Reparatur und dann zur ausschließlichen Benützung während eines Jahres überlassen, sowie die Verwendung von maximal 100 schweizerischen Lastwa-

---

[11] Ueber den Güterumschlag in den iberischen Häfen vgl. Bleß Louis, Der Umschlag von Getreide und Futtermitteln auf der Iberischen Halbinsel, in: Schweizer Handelsbörse, 24. Jhrg., Nr. 10/1943.

[12] Geschäftsbericht des Bundesrates für das Jahr 1941, S. 98.

genzügen für den Transport schweizerischer Transitgüter durch Spanien gestattet.

Die Sperre des Mittelmeeres für die gecharterten Schiffe und die Einrichtung des Pendelverkehrs führten zu einer starken Verknappung des vorhandenen Schiffsraumes. Als einzige Möglichkeit, den kostspieligen Umschlag in den portugiesischen Häfen zu vermeiden und eine völlige Abhängigkeit von fremder Tonnage im Ueberseeverkehr zu verhindern, kam die Einführung der Schweizerflagge zur See[13] in Frage, welcher Schritt bereits vor dem Kriege und von neuem in den ersten Kriegsjahren von privater Seite mit allem Nachdruck gefordert[14], aus Furcht vor den möglichen Folgen und den zu erwartenden Risiken jedoch vorerst unterblieben war[15]. Nun mußte er unter dem Zwang der Verhältnisse im Frühjahr 1941 doch vorbereitet und schließlich gewagt werden. Im April 1941 wurde die Schweizerflagge zur See offiziell und mit Zustimmung aller beteiligten Nationen eingeführt. In der Folge konnte eine Schweizer Flotte von 11 Einheiten[16] aufgestellt werden, die den Transportraummangel im direkten Ueberseeverkehr wie im Pendelverkehr spürbar reduzierte und eine merklich stabilisierende Wirkung auf die Seefrachtenentwicklung ausübte.

Bis zum Herbst 1943 konzentrierte sich fast der gesamte schweizerische Seeverkehr letztlich im Hafen von Genua. Nur sehr geringe Teile dieses Verkehrs wiesen ab Mitte 1940 noch eine andere Verkehrsleitung auf. Neben einem sehr bescheidenen Eisenbahntransit von Lissabon durch Spanien und Frankreich nach der Schweiz und einem noch bescheideneren, in der Zeit der ärgsten Abschnürung aber umso wertvolleren Lastwa-

---

[13] Zur Geschichte der Schweizerflagge zur See vgl. Erhart Alfred, Die schweizerische Seeschiffahrt, Basel 1949.

[14] Jaquet Nicolas, Die Schwierigkeiten unserer überseeischen Transportverbindungen und die Notwendigkeit der Schweizerflagge zur See, Basel 1940.

[15] Zur Diskussion um die Einführung der Schweizerflagge zur See vgl. Jaquet Nicolas, Die Schwierigkeiten unserer Seetransporte, mit Replik, des Kriegs-Transport-Amtes und Duplik, in Neue Zürcher Zeitung Nrn. 314, 316, 471, 490/1941,
Comte Jean, a. a. O., S. 13 ff.,
Devrient, John Erwin, a. a. O., S. 11 ff.

[16] Technische Einzelheiten über die Schweizer Flotte bei Comte Jean, a. a. O., S. 16/17.

gendienst auf der gleichen Route bestanden Verkehrsleitungen über Barcelona und Bilbao (im Pendelverkehr), sowie über die adriatischen Häfen von Triest und Venedig. Marseille, das im italienisch-französischen Waffenstillstandsabkommen vom internationalen Ueberseeverkehr ausgeschlossen worden war, diente bis Ende 1943 ausschließlich dem Umschlag von Gütern aus den französischen Kolonien.

Infolge der Kapitulation Italiens im September 1943 und der anschließenden Besetzung Ober- und Mittelitaliens durch die Deutschen fielen dann aber alle italienischen Häfen für den Schweizer Verkehr aus. Von diesem Zeitpunkte an wurde der Hafen von Marseille dem Schweizer Verkehr zur Verfügung gestellt, obwohl Frankreich damals noch von den Deutschen besetzt war. Die Umlegung des Verkehrs von Genua nach Marseille brachte eine stärkere Belastung des südfranzösischen Eisenbahnnetzes und eine anfängliche Stauung der in Marseille eintreffenden Güter mit sich. Kaum waren diese Transporte einigermaßen in Gang gekommen, als die Invasion der alliierten Streitkräfte im Juni 1944 einsetzte und die Schweiz für Monate von jeglichem Verkehr mit Uebersee abgeschnitten wurde. Verhandlungen über eine Wiederbenützung des Hafens von Genua schlugen fehl[17]. Ein Lastwagendienst Genf-Cerbère/Port Bouc mußte nach sechswöchigem Funktionieren Ende Oktober 1944 wieder eingestellt werden. Als anfangs November 1944 die Verhältnisse die Wiederaufnahme eines beschränkten Eisenbahnverkehrs durch Frankreich hindurch gestatteten, verhängte die französische Regierung eine Gütersperre gegenüber der Schweiz, um angeblich das Blockadeverfahren neu zu ordnen, nachdem nun auch Frankreich wieder zu den Alliierten gehörte. Die Schweizer Schiffe löschten während dieser Zeit ihre Güter in den iberischen Atlantikhäfen, die als Stapelplätze nur eine beschränkte Aufnahmefähigkeit besaßen und wo sich infolgedessen die schweizerischen Importgüter in besorgniserregendem Umfange anhäuften.

Erst die in den Wirtschaftsverhandlungen mit den Alliierten in Bern im März 1945 getroffenen Vereinbarungen erlaubten

---

[17] Geschäftsbericht des Bundesrates für das Jahr 1944, S. 83.

eine erste bescheidene Wiederaufnahme des Verkehrs, der sich aber nur sehr langsam und unter größten Schwierigkeiten entwickelte. Die zugestandenen Umschlagsplätze Toulon und Cerbère genügten den Erfordernissen bei weitem nicht. Nach weiteren Verhandlungen in Paris wurden schließlich außer diesen beiden Häfen noch der Hafen von Marseille mit seinen Nebenhäfen und die Häfen von Port-Vendres und Bayonne teilweise dem Schweizer Verkehr geöffnet.

Die Normalisierung der schweizerischen Transportlage setzte aber erst im September 1945 ein, als die Alliierten auf Intervention hin die Häfen von Genua, Savona und Antwerpen für den Schweizer Verkehr wieder freigaben. Damit traf die große Wende ein, welche die rasch ansteigende Verbesserung der Umschlagsmöglichkeiten und der Zufuhren nach der Schweiz zur Folge hatte.

Die Würdigung der geschilderten Transportleistungen wäre nicht vollständig, würde nicht abschließend darauf hingewiesen, daß die Aufrechterhaltung des lebenswichtigen Verkehrs während der Kriegsjahre nicht ausschließlich auf die in verkehrstechnischer Hinsicht getroffenen Maßnahmen zurückgeführt werden kann, daß vielmehr auch die schweizerische Handelspolitik einen entscheidenden Beitrag zur Lösung der Transportprobleme geleistet hat. Gestützt auf den Grundsatz der Reziprozität und Allseitigkeit der Leistungen gelang es der schweizerischen Handelspolitik immer wieder, fremde Ansuchen um Aufgabe der wirtschaftlichen Neutralität und Einreihung in eine der Blockadefronten mit Erfolg abzulehnen. Handelspolitik und Verkehrspolitik dienten zusammen als wirksame Waffen im Kampfe um die wirtschaftliche Selbstbehauptung des Landes. Der Güteraustausch mit möglichst vielen Ländern, sowohl den wenigen neutralen als jenen beider Kriegslager, war eine Lebensfrage; denn ein so intensiv mit der Weltwirtschaft verbundenes Land wie die Schweiz war nicht in der Lage, für die Dauer des Krieges zu einer völligen Autarkie Zuflucht zu nehmen. Die größten binnenwirtschaftlichen Bemühungen wären letzten Endes gescheitert, wenn es den kriegswirtschaftlichen Behörden und dem schweizerischen Handel nicht gelungen wäre, die durch

## Die Verkehrsleitung der schweizerischen See-Einfuhr während des Krieges

| | 1939 | | 1940 | | 1941 | | 1942 | | 1943 | | 1944 | | 1945 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnen | Anteil % | Tonnen | Anteil % | Tonnen | Anteil % | Tonnen | Anteil % | Tonnen | Anteil % | Tonnen | Anteil % | Tonnen | Anteil % | | |
| Genua | 492.440 | 19,2 | 766.299 | 55,0 | 573.471 | 85,5 | 493.100 | 70,5 | 207.153 | 44,0 | —.— | | 135.621 | 16,5 | | |
| Savona | 78.067 | 3,1 | 325.747 | 23,0 | 17.078 | 2,5 | 540 | 0,0 | 1.720 | 0,0 | —.— | | 112.033 | 13,5 | | |
| Venedig | 42.650 | 1,7 | 34.547 | 3,0 | 23.049 | 3,5 | 5.342 | 1,0 | 284 | 0,0 | —.— | | 8 | 0,0 | | |
| Triest | 103.755 | 4,0 | 117.416 | 8,5 | 7.443 | 1,0 | 6.966 | 1,0 | 2.773 | 0,5 | —.— | | —.— | | | |
| | 716.912 | 28,0 | 1.244.009 | 89,5 | 621.041 | 92,5 | 505.948 | 72,5 | 211.930 | 44,5 | —.— | | 247.662 | 30,0 | | |
| Marseille | 91.921 | 3,5 | 142.302 | 10,0 | 140 | 0,0 | —.— | | 113.608 | 24,0 | 133.608 | 55,0 | 50.151 | 6,0 | | |
| Toulon | | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | 144.197 | 17,5 | | |
| Port-Bouc | | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | 15.709 | 2,0 | | |
| St. Louis-du-Rhône | | | 6.000 | 0,5 | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | 12.983 | 1,5 | | |
| Sète | | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | 39.591 | 5,0 | | |
| Bayonne | | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | 9.926 | 1,0 | | |
| Rouen | 300.000 | 11,6 | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | | |
| Lissabon | | | 335 | 0,0 | 19.157 | 3,0 | 57.467 | 8,0 | 18.292 | 4,0 | 11.759 | 5,0 | 16.885 | 2,0 | | |
| Barcelona | | | —.— | | 24.090 | 3,5 | 117.712 | 17,0 | 76.104 | 16,5 | 63.392 | 26,0 | 84.344 | 10,0 | | |
| Vigo | | | —.— | | —.— | | 3.255 | 0,5 | —.— | | —.— | | —.— | | | |
| Pesajis | | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | 4.974 | 0,5 | | |
| Bilbao | | | —.— | | 4.283 | 1,0 | 14.480 | 2,0 | 50.789 | 11,0 | 33.149 | 14,0 | 3.885 | 0,5 | | |
| Antwerpen | 662.899 | 25,7 | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | 190.343 | 23,0 | | |
| Rotterdam | 806.964 | 31,2 | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | —.— | | 7.855 | 1,0 | | |
| **Direkte See-Einfuhr** | 2.578.696 | 100,0 | 1.392.646 | 100,0 | 668.711 | 100,0 | 698.862 | 100,0 | 470.538 | 100,0 | 241.908 | 100,0 | 828.505 | 100,0 | | 4.301.170 = See-Einfuhr 1940—1945. |
| Pendelverkehr | | | | Tonnen | | Tonnen | | Tonnen | | Tonnen | | Tonnen | | Tonnen | | |
| ab Lissabon | | | 39.759 | | 146.253 | | 380.375 | | 240.943 | | 346.097 | | 52.972 | | 1.206.399 | |
| ab Leixoes | | | 38.494 | 78.253 | 109.287 | 255.540 | 19.385 | 399.760 | —.— | 240.943 | 19.908 | 366.005 | 5.775 | 58.747 | 192.849 | 1.399.248 = Pendelverkehr 1940—1945. |
| **Seeverkehr total** | **2.578.696** | | **1.470.899** | | 924.251 | | 1.098.622 | | 711.481 | | 607.913 | | 887.252 | | | 5.700.418 = Seeverkehr 1940—1945. |

| davon befördert auf: | | | | | | | | Flaggenanteile | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | im See-Verkehr | in der Ueberseе-Einfuhr |
| Schweizerschiffen | 115.852 | 253.271 | 212.084 | 177.384 | 166.465 | | 945.056 | 22,5 % | 33 % |
| Griechenschiffen | 263.447 | 432.349 | 265.985 | 286.262 | 211.481 | | 1.459.524 | 34,7 % | 52 % |
| Spanischen Schiffen | 346.189 | 503.216 | 182.946 | 127.454 | 131.513 | | 1.291.318 | 30,7 % | |
| Portugiesischen Schiffen | 36.914 | 26.737 | 640 | —.— | 6.513 | | 70.804 | 1,6 % | |
| Anderen Schiffen | 23.468 | 25.026 | —.— | 5.410 | 390.578 | | 444.482 | 10,5 % | 15 % |
| | 785.895 | 1.240.599 | 661.655 | 596.510 | 906.550 | | **4.211.184** = Schiffsverkehr 1940—1945. | | |

Blockade, Gegenblockade und Transport-Engpässe geschaffenen Schwierigkeiten zu überwinden und den Güteraustausch mit den wichtigsten Versorgungs- und Absatzgebieten aufrechtzuerhalten[18].

Ein Blick in die Außenhandelsstatistik jener Jahre beweist, wie gut der Schweiz die Aufrechterhaltung eines solchen vielseitigen Güteraustausches gelungen ist. Im Verkehr mit den neutralen und nichtkriegführenden Staaten erfolgte nicht nur keine Einschränkung, sondern eine erhebliche Ausdehnung des Warenaustausches[19]. Auch mit einigen überseeischen Staaten entwickelte sich der gegenseitige Güteraustausch in einem Maße, der weit über die Umsätze der Vorkriegszeit hinausging[20]. Obwohl in der zweiten Kriegshälfte der Güteraustausch mit Uebersee wesentliche Einbußen erlitt, gelang es, im Durchschnitt 1940 bis 1945 die Hälfte des Importgewichtes der Vorkriegsjahre beizubehalten. Im Durchschnitt der Jahre 1940 bis 1943, die fast völlig im Zeichen der Umklammerung durch die «Achse» standen, konnten sogar fast zwei Drittel der friedensmäßigen Jahreseinfuhr an Lebensmitteln und Rohstoffen und fast drei Viertel der friedensmäßigen Jahreseinfuhr an Fabrikaten hereingebracht werden[21].

Beigeheftet eine Aufstellung, aus welcher die Verkehrsleitungen der schweizerischen Einfuhren zur See während des Krieges hervorgehen.

---

[18] Vgl. Schaffner Hans, Gedanken zur Außenhandelspolitik der Schweiz im zweiten Weltkrieg, in: Festgabe Konrad Ilg, Bern 1947, S. 109 ff. Vorortsbericht 1944, S. 10—20.

[19] Vgl. Die Volkswirtschaft Nr. 1/1946, S. 17.

[20] Vgl. Homberger Heinrich, Schweizerische Handelspolitik im Zeichen des Wirtschaftskrieges, in: Schweizerischer Außenhandel und Weltwirtschaft, Lausanne, 1944, S. 9.

[21] Schaffner Hans, a. a. O., S. 111.

## 2. Die Bedeutung des Hafens von Genua für die Schweiz während des Krieges

### *a) Verkehrsbedeutung*

#### aa) Voraussetzungen der Verkehrsabwicklung

Der internationale Verkehr, der sich in Friedenszeiten nach außen hin mit einer unvergleichlichen Regelmäßigkeit und mit einer vorbildlichen Reibungslosigkeit abwickelt, bedarf zu seiner Aufrechterhaltung in Kriegszeiten dringend besonderer Maßnahmen. Schon in Friedenszeiten zwar beruht die Abwicklung des internationalen Verkehrs auf den in internationalen Abkommen getroffenen Vereinbarungen. Im Kriegsfalle genügen aber die bestehenden Abkommen meist nicht mehr, so daß zur Sicherstellung des lebenswichtigen internationalen Verkehrs direkte bilaterale Verträge notwendig werden. Neben den rechtlichen Bestimmungen, welche die Verkehrsabwicklung im einzelnen regeln, sind es verkehrstechnische und verkehrspolitische Momente, welche auch in Kriegszeiten den internationalen Verkehr fördernd oder hemmend beeinflussen.

Rechtliche Voraussetzungen:

Im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I.Ue.G.) vom 23. November 1933 sind die für den internationalen Verkehr geltenden Grundsätze und Verfahrensbestimmungen geregelt. Der Transitverkehr im besonderen war Gegenstand eines speziellen Abkommens, der Konvention und des Statuts über die Freiheit des Transits vom 21. April 1921, das anläßlich der internationalen Konferenz für die Freiheit der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs in Barcelona abgeschlossen wurde. In diesem Abkommen verpflichten sich die beteiligten Staaten, dem Transitverkehr zu Wasser und zu Land jede mögliche Erleichterung zukommen zu lassen und von jeglicher diskriminatorischen Maßnahme gegenüber bestimmten Verkehrsgütern oder bestimmten Verkehrsleitungswegen abzusehen. Ebenso darf der Transitverkehr nicht Gegenstand von Gebühren oder Spezialtaxen sein, die nicht in seiner Eigenschaft

als Transitverkehr begründet werden können. Die Anwendung von den Transit behindernden Tarifen ist ausdrücklich untersagt. Damit sollte verhindert werden, daß ein Staat, der für seine Ein- und Ausfuhr auf den Transit durch einen Nachbarstaat angewiesen ist, in ein wirtschaftliches Abhängigkeitsverhältnis gezwungen werden könne.

Obwohl das Transitabkommen von Barcelona vor allem die Regelung des Transitverkehrs in Friedenszeiten anstrebte, sollte es doch im Rahmen des Möglichen beitragen, auch für die Kriegszeit den Transit zu erleichtern und aufrechtzuerhalten. Da es die Form eines Statuts hatte, somit nur die allgemeinen Grundsätze und Regeln festlegte, waren insbesondere in Kriegszeiten spezielle Abkommen zwischen direkt interessierten Staaten notwendig, in denen die technischen Einzelheiten der Verkehrsabwicklung geregelt wurden.

Zur Sicherstellung des lebenswichtigen schweizerischen Transitverkehrs durch Italien führte eine schweizerische Delegation im Rahmen des bereits erwähnten Bundesratsbeschlusses vom 16. September 1938 im September 1939 in Rom Verhandlungen mit der italienischen Regierung, die zum Abschluß des Transitabkommens vom 4. November 1939 führten. In diesem Abkommen verpflichtete sich Italien formell, den schweizerischen Durchfuhrverkehr durch Italien im Rahmen des Möglichen zu erleichtern und die transitierenden Güter weder zu beschlagnahmen noch zu requirieren. Die Häfen von Genua, Savona, Triest und Venedig wurden für den Umschlag des schweizerischen Seeverkehrs zur Verfügung gestellt. In den erstgenannten drei Häfen wurde außerdem die Benützung der benötigten Reservoirs für flüssige Brennstoffe zugestanden. Um den Umlauf der benötigten Eisenbahnwagen zu beschleunigen, nahmen die italienischen Staatsbahnen und die schweizerischen Bundesbahnen gemeinsame Maßnahmen in Aussicht. Der Schweiz wurde die Ernennung eines Hafenkommissärs in Genua zugebilligt, der mit der Ueberwachung des Umschlags, der Verzollung, des Verladens und des Transports der für die Schweiz bestimmten Güter in Zusammenarbeit mit den zuständigen italienischen Hafen- und Eisenbahnbehörden beauftragt war.

Dieses Abkommen enthob die Schweiz der größten Transportsorgen. Solange Italien neutral blieb, standen mehrere Verkehrsleitungswege zur Verfügung, von denen die Verbindung über Genua die weitaus leistungsfähigste war. Aber selbst nach dem Kriegseintritt Italiens im Juni 1940 funktionierte dieses Abkommen weiter, da sich Italien auch als kriegführende Macht an dessen Bestimmungen hielt. Im Rahmen der allgemeinen Handelsvertragsvereinbarungen vom 22. Juni 1940 wurde lediglich in einem vertraulichen Protokoll die getroffene Vereinbarung vom 4. November 1939 bestätigt.

Gestützt auf dieses Abkommen wickelte sich der schweizerische Durchfuhrverkehr durch Italien bis zur italienischen Kapitulation im September 1943 verhältnismäßig reibungslos ab.

Verkehrstechnische Voraussetzungen:

Die verkehrstechnischen Voraussetzungen für eine dringend erforderliche vermehrte Benützung des Hafens von Genua waren trotz des Fehlens jeglicher Binnenschiffahrtsverbindung mit der Schweiz in doppelter Hinsicht günstig.

Einmal war durch den zielbewußten und großzügigen Ausbau der Hafenanlagen, der Umschlagseinrichtungen und der Lagerhäuser in der Zwischenkriegszeit die Verkehrskapazität des Hafens wesentlich erhöht worden, ohne daß diese aber nach vorliegenden Schätzungen in der unmittelbaren Vorkriegszeit zu knapp mehr als der Hälfte ausgenutzt worden wäre — «dank» der italienischen Autarkiepolitik, die wie jede Autarkiepolitik den internationalen Güteraustausch reduzierte. Eine Verkehrsvermehrung, hervorgerufen durch einen erhöhten internationalen Umschlagsverkehr, konnte deshalb dem Hafen von Genua nur willkommen sein, umso mehr als Verkehrsstauungen im Umschlag wie zur Zeit des ersten Weltkrieges infolge der stark erhöhten Verkehrskapazität ja nicht zu befürchten waren.

Zum andern waren die Hinterlandsverbindungen Genuas unmittelbar vor dem Kriege wesentlich verbessert worden. Die Elektrifikation des italienischen Bahnnetzes hatte große Fortschritte gemacht[22]. Der größte Teil des Verkehrs von Genua nach der

[22] Vgl. Rivista degli scambi italo-svizzeri, Nr. 5/6 1937.

Schweiz wickelte sich über den Gotthard und die Zufahrtslinien Chiasso und Luino ab[23]. Die durchgehende Elektrifizierung der Strecke von Genua über Mailand nach Chiasso und die auf dieser Route bestehende Doppelspur verliehen diesem Transportweg eine sehr hohe, sozusagen unbeschränkte Leistungsfähigkeit; die Verkürzung der Transportzeit machte außerdem einen schnelleren Wagenumlauf möglich. Die Route über Luino/Pino war eher nur als Entlastungsstrecke geeignet, während die noch nicht durchgehend elektrische Verbindung über Simplon/Lötschberg für Transporte nach der Westschweiz in Frage kam. Im Notfall war auch das erstklassig ausgebaute oberitalienische Straßennetz als verkehrstechnisches Aktivum zu buchen.

Verkehrspolitische Voraussetzungen:

Der schweizerische Durchfuhrverkehr durch Italien und vor allem über den Hafen von Genua in den Kriegsjahren wurde außerdem durch die verkehrspolitische Konstellation jener Zeit wesentlich erleichtert.

Als einzige vorerst noch neutrale Großmacht war Italien gewillt, seine Stellung zugunsten der eigenen Wirtschaft und der eigenen Verkehrsanlagen auszunutzen. Unter diesem Gesichtspunkt war es für die großen norditalienischen Häfen von ganz besonderer Bedeutung, daß sie in geographischer Beziehung den mitteleuropäischen Ländern und vor allem der Schweiz am nächsten liegen. Der Ausfall der Nordseehäfen ließ diesen Umstand noch vorteilhafter erscheinen. Die ungünstige Lage in der internationalen Konkurrenz um den schweizerischen Außenverkehr, in der sich vor allem Genua vor dem Kriege befand, änderte sich bei Kriegsausbruch grundlegend. Oekonomische Nützlichkeitserwägungen traten vor der gebieterischen Notwendigkeit, für den lebenswichtigen Ein- und Ausfuhrverkehr überhaupt noch benutzbare und möglichst sichere Verkehrswege zu finden, in den Hintergrund. Der Ausfall der in der Zwischenkriegszeit im schweizerischen Außenverkehr dominierenden Seehäfen verhalf Genua zu einer Vorzugsstellung, die es unter nor-

[23] Giordano Antonio, Les relations économiques italo-suisses et les possibilités de leur développement, in: Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, Nr. 1/1937, S. 96 ff.

malen Umständen nie selbständig zu erringen in der Lage gewesen wäre. Daß es sich die Gelegenheit, den überwiegenden Teil des schweizerischen Ueberseeverkehrs an sich zu ziehen, nicht entgehen lassen wollte, lag sowohl aus Gründen der momentanen Konjunkturausnützung nahe als auch aus der Absicht, sich für die zukünftige Verkehrskonkurrenz eine möglichst günstige Ausgangsposition zu schaffen.

Für die Aufrechterhaltung und Intensivierung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs durch Italien sprachen aber noch andere gewichtige Ueberlegungen. Schon vor und dann erst recht nach dem Kriegseintritt Italiens war die Gegenleistung der Schweiz für die Verkehrsdienste Italiens dem südlichen Nachbarland von höchster Bedeutung. Wie die Schweiz auf den Ueberseeverkehr, so war Italien volks- und kriegswirtschaftlich auf die Lieferungen seines deutschen Achsenpartners angewiesen. Die Schweiz als die Besitzerin der beiden leistungsfähigsten Alpenbahnen stellte deshalb für Italien ein unentbehrliches Transitland dar, und die reibungslose Abwicklung des schweizerischen Umschlags- und Durchfuhrverkehrs lag im ureigensten verkehrspolitischen Interesse Italiens, indem es als schweizerische Gegenleistung die Aufrechterhaltung der leistungsfähigsten Verkehrsverbindungen mit Deutschland genoß[24].

Die Voraussetzungen für eine möglichst intensive und zuvorkommende Gestaltung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs in den italienischen Häfen und auf den Landverbindungen waren somit in rechtlicher, in verkehrstechnischer und in verkehrspolitischer Hinsicht recht günstig. Allerdings darf die Bedeutung der rechtlichen Voraussetzungen in Kriegszeiten nicht überschätzt werden. Der letzte Krieg hat für den fragwürdigen Wert von Verträgen genügend Beispiele geliefert. Neben den verkehrstechnischen Voraussetzungen, die eine reibungslose Verkehrsabwicklung erst ermöglichten, waren es vor allem die verkehrspolitischen Verhältnisse, die eine schweizerisch-italienische Verständigung in Verkehrsfragen erleichterten und die Erfüllung der gewünschten Verkehrsleistungen als im Interesse beider Staaten gelegen erscheinen ließen.

---

[24] Vgl. Vorortsbericht 1944, S. 14.

### bb) Verkehrsentwicklung

Das Bild des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über Genua während der Kriegsjahre[25] spiegelt die grundlegend veränderte Transportlage deutlich wieder. Die Verkehrsentwicklung war starken Schwankungen unterworfen: einem raschen Anschwellen des Verkehrs in den ersten beiden Kriegsjahren folgte nach dem absoluten Höhepunkt im Jahre 1940 ein langsameres Abgleiten bis zum Jahre 1943, in welchem immer noch fast das Zweifache des Umschlags der Vorkriegsjahre erreicht wurde. Der zweijährige totale Verkehrsunterbruch von Ende August 1943 bis Mitte September 1945 wirkte sich statistisch nur für das Jahr 1944 als solcher aus, denn der starke Verkehrsandrang in den letzten drei Monaten des Jahres 1945 ließ den Gesamt-Jahresumschlag 1945 bis fast auf die Vorkriegswerte steigen.

Die rein zahlenmäßige Steigerung des Verkehrs ist recht imposant. Die Schließung der meisten Nordseehäfen für den Schweizer Verkehr bei Kriegsausbruch ließ die E i n f u h r über den Hafen von Genua von 140.000 Tonnen im Jahr 1938 auf bereits 490.000 Tonnen im Jahre 1939 ansteigen; davon wurden allein über 300.000 Tonnen in den letzten vier Monaten des Jahres umgeschlagen. Im Jahre 1940 erhöhte sich die Einfuhr trotz des Kriegseintrittes Italiens, der allerdings nur einen kurzen Verkehrsunterbruch zur Folge hatte, nochmals und erreichte die Rekordhöhe von 770.000 Tonnen. Die verschärfte Blockade der Alliierten, die sich in einer sparsameren Zuteilung von Navycerts für die schweizerischen Ueberseetransporte bemerkbar machte, wirkte sich dann naturgemäß in geringeren Verkehrszufuhren in Genua aus. Immerhin hielt sich die Einfuhr noch weiterhin auf einem recht hohen Niveau, das auch im Jahre 1943, in welchem nur noch in den ersten acht Monaten Einfuhren für die Schweiz eintrafen, fast doppelt so hoch wie das Vorkriegsniveau war. Nach dem 8. September 1943, dem Datum des italienischen Waffenstillstandes, wurde die Tätigkeit des Hafens fast vollständig lahmgelegt, der Transit mit der Schweiz völlig unterbunden. Er konnte erst nach Kriegsschluß wieder aufgenommen werden.

---

[25] Absolute Verkehrszahlen siehe Teil C, Einführung, S. 83.

Auch der Ausfuhrverkehr über den Hafen von Genua erfuhr in den Kriegsjahren starke Veränderungen. Die Ausfuhr stieg von 44.000 Tonnen im Jahre 1938 auf 51.000 Tonnen im Jahre 1939 und auf die Rekordhöhen von 290.000 und 260.000 Tonnen in den Jahren 1940 und 1941[26]. In den folgenden Jahren sank die Ausfuhr viel rascher als die Einfuhr und erreichte im Jahre 1943 bloß noch rund 7.000 Tonnen.

Der Schweizer Verkehr, der in den Vorkriegsjahren 2 bis 2½ % des gesamten Hafenverkehrs von Genua ausmachte, nahm einen immer größeren Anteil am Gesamtverkehr ein: in den Jahren 1940, 1942 und 1943 rund den vierten Teil, im Jahre 1941 gar fast 40 %[27]. Dies aber nur, weil mit der Steigerung des Schweizer Verkehrs eine allgemeine Schrumpfung des gesamten Hafenverkehrs parallel ging.

Welchen Anteil hatte umgekehrt der Genueser Verkehr am gesamten schweizerischen Seeverkehr?[28] Die Bestimmung dieser Größe ist deshalb erschwert, weil die Ergebnisse der Hafenstatistik nicht ohne weiteres mit denen der schweizerischen Außenhandelsstatistik verglichen werden können. Längere Zwischenlagerungen zwischen dem Umschlag im Hafen und dem Grenzübertritt der Güter ergaben zeitliche Verschiebungen in der statistischen Erfassung und vermöchten das Vergleichsbild zu verzerren. Um den effektiven Anteil Genuas festzustellen, ist es deshalb angezeigt, nicht die Umschlagsstatistik des Hafens, sondern die Bahnabfertigungszahlen des Hafenbahnhofes zu Rate zu ziehen. Ein Vergleich zwischen der Größe des Umschlags und jener der Bahnabfertigung im Einfuhrverkehr ergibt folgendes Bild:

---

[26] Trotz allen Nachforschungen in der Schweiz und in Genua konnte keine Erklärung für die unwahrscheinlich hohen Ausfuhrziffern der Jahre 1940 und 1941 gefunden werden. Die nachträgliche Feststellung der Güterstruktur dieser Ausfuhren, welche am sichersten einigen Aufschluß hätte geben können, ist unmöglich, da das gesamte diesbezügliche Archivmaterial den Kriegseinwirkungen zum Opfer gefallen ist.

[27] Relazione statistica del 1947, S. XVIII.

[28] Vgl. C, 2. Kapitel, 1, S. 128a.

| Jahr | Umschlag[29] | Bahnabfertigung[30] |
|---|---|---|
| 1940 | 766.299 t | 683.781 t |
| 1941 | 573.471 t | 504.915 t |
| 1942 | 493.100 t | 634.990 t |
| 1943 | 207.153 t | 205.530 t |
| | 2.040.023 t | 2.029.216 t |

Es zeigen sich somit starke, zeitlich bedingte Differenzen, die sich im Gesamtergebnis selbstverständlich wieder ausgleichen müssen und in der Tat auch ausgleichen.

Würde nun das Ergebnis des Umschlags mit dem des Seeverkehrs in Beziehung gebracht, so betrüge der Anteil Genuas am schweizerischen Seeverkehr im Jahre 1942 nur 54,9 %, was der Wirklichkeit nicht entspricht. Durch den Vergleich der Bahnabfertigung mit dem Seeverkehr entsteht ein wirklichkeitsgetreuerer Anteil Genuas von 70,7 %.

Noch schwieriger ist die Bestimmung des zutreffenden Anteils des Hafens von Genua im Ausfuhrverkehr. Da die Gliederung der Ausfuhr nach den verschiedenen Verkehrsleitungen nur unvollständig erfaßt werden konnte, darf den errechneten Anteilzahlen eine sehr große Bedeutung nicht beigemessen werden. Es ist anzunehmen, daß der Ausfuhranteil mit unbekannter Verkehrsleitung (vgl. A, 2. Kapitel, S. 36, Kolonne 4, 1942 Ausfuhr) Genua zuzurechnen ist, sodaß sich der Ausfuhranteil Genuas am gesamten schweizerischen Ausfuhrverkehr zur See im Jahre 1942 von 40 % auf 57,5 % (40 + 17,5 %) erhöht.

Der wirkliche Anteil Genuas am gesamten schweizerischen Seeverkehr für das Stichjahr 1942[31] würde sich somit wie folgt berechnen:

| | Einfuhr | | Ausfuhr |
|---|---|---|---|
| Seeverkehr[32] | 898.194 | | 19.513 |
| | | 7.803 | |
| davon über Genua | 634.990 | 3.419 | 11.222 |
| Anteil Genuas in % | 70,7 | | 57,5 |

[29] Relazione statistica del 1947, S. XXXII.
[30] Nach Rapporten des schweizerischen Hafenkommissärs in Genua.
[31] Vgl. Tabelle in Teil C, Einführung, S. 90.
[32] Vgl. Teil A, 2. Kapitel, 1, S. 36 und Teil C, Einführung, S. 90.

Die Größe der erzielten Umschlagsergebnisse im Schweizer Verkehr kann nur angesichts der zu überwindenden Schwierigkeiten in ihrer Bedeutung voll gewürdigt werden.

Zu den allgemeinen Schwierigkeiten der schweizerischen Transportlage im Kriege (vgl. C, 2. Kapitel, 1, S. 123 ff.) traten besondere Schwierigkeiten des Verkehrs über Genua. Sie betrafen

1. den Auslad der Schiffe,
2. die Einlagerung der Güter,
3. den Landtransport.

Der Auslad der Schiffe galt als das kleinste Problem. Durch den Ausbau der Hafen- und Umschlagsanlagen in den Vorkriegsjahren war in der Regel ein unverzügliches Anlegen der Schiffe und ein sofortiger Beginn der Entladearbeiten möglich geworden. Der Umschlag erfolgte fast ausnahmslos direkt in die Güterwagen oder in die Silos, was im Vergleich zu einem gebrochenen Umschlag über Leichter wesentliche Zeit- und Kostenersparnisse erbrachte.

Die Einlagerung der Güter wurde durch ein zwischen dem Consorzio Autonomo und dem schweizerischen Hafenkommissär abgeschlossenes Abkommen, in welchem dem schweizerischen Transitverkehr Lagerplätze und Magazine zur ausschließlichen Verfügung überlassen wurden, bedeutend erleichtert[33]. Da in der Schweiz vorerst für das in großen Mengen eingetroffene Getreide zu wenig Lagerräumlichkeiten bestanden, mußte es oft längere Zeit in den Hafensilos lagern, wodurch ein vorübergehender Mangel an Lagermöglichkeiten entstand[34].

Als größtes Problem stellte sich der flüssige Abtransport der Güter per Bahn nach der Schweiz heraus. Bis zum Kriegseintritt Italiens bewirkte die Kontrolle der Güter durch die alliierten Blockadebehörden in Genua unliebsame Verzögerungen. Infolge der unregelmäßigen Abfertigungen kon-

---

[33] Giordano Antonio, Der Handel von Genua und die Entwicklung des schweizerischen Transitverkehrs, in: Die Rheinquellen, Nr. 12/1939, S. 176 ff.

[34] Art. Genua als rettender Hafen für die Schweiz, in «Bund», Nr. 352/1946.

zentrierte sich oftmals ein Güterandrang auf einen relativ kurzen Zeitraum, was zu vorübergehenden Verkehrsstauungen führte. Gemäß dem Transitabkommen vom 4. November 1939 sandte die Schweiz zur Entlastung der italienischen Staatsbahnen in den ersten Kriegsjahren rund 4—500 Güterwagen wöchentlich nach Genua, um den Abtransport der schweizerischen Güter vorzunehmen. Durch die Einrichtung eines besonderen direkten Güterzugsverkehr (500 Wagen täglich) konnte die Fahrtdauer von Genua nach der Schweiz auf 24 Stunden herabgedrückt werden[35]. Nach dem Kriegseintritt Italiens wurde dieser Abtransport noch vermehrt von der Bereitstellung schweizerischer Güterwagen abhängig. Es wurden denn auch in den Jahren 1941 und 1942 bis 1000 schweizerische Güterwagen wöchentlich nach Genua geleitet. Wie vielfältig die Schwierigkeiten in der Organisation eines reibungslosen Abtransportes waren, zeigt die Tatsache, daß neben bereits erwähnten Schwierigkeiten der Mangel an leeren Säcken zum Abfüllen des Getreides entscheidend für eintretende Verzögerungen verantwortlich war. An zahlreichen Konferenzen zwischen den zuständigen italienischen und schweizerischen Stellen gelang es, die immer wieder auftretenden Schwierigkeiten zu überwinden und die reibungslose Abwicklung des Verkehrs sicherzustellen. Um den starken Verkehrsandrang zu meistern, sahen sich die SBB sogar gezwungen, auf der Entlastungsstrecke Luino-Pino (italienische Grenze) - Bellinzona zeitweilig die alten Gotthardampflokomotiven einzusetzen.

Daß weder anläßlich des Kriegseintritts noch anläßlich der Kapitulation Italiens Verluste an schweizerischen Transitgütern entstanden, spricht für die hohe Zuverlässigkeit und Sicherheit der Genueser Verkehrsleitung und für die bis zuletzt speditive und erfolgreiche Verkehrsabwicklung.

### cc) Verkehrsanalyse

Die Struktur des Einfuhrverkehrs unterlag in den Kriegsjahren verschiedenen Wandlungen. Trotz der großen Zufuhren an Massengütern verschob sich das Verhältnis Massengüter — Allgemeine Güter zugunsten der letzteren, da die Zu-

[35] Giordano Antonio, a. a. O., S. 177.

fuhren an Allgemeinen Gütern in noch stärkerem Maße anstiegen[36]. Der Umschlag von Massengütern, d. h. vor allem von Getreide, nahm im Jahre 1939 im Vergleich zum letzten Vorkriegsjahr um das Dreifache, im Jahre 1940 gar um das Viereinhalbfache zu, während der Umschlag an Allgemeinen Gütern im Jahre 1939 bereits das Viereinhalbfache und im Jahre 1940 gar das Siebenfache des Umschlages im letzten Vorkriegsjahr betrug. Das Verhältnis der Massengüter zu den Allgemeinen Gütern, welches vor dem Kriege 7 zu 3 lautete, stabilisierte sich in den Kriegsjahren auf durchschnittlich 6 zu 4. Nur im Jahre 1943, das ein wiederum stark verringertes Umschlagsergebnis zeitigte, stieg dieses Verhältnis wieder zugunsten der Massengüter auf die Höhe der Vorkriegsproportion.

Soweit eine Analyse der einzelnen umgeschlagenen Güter anhand der vorhandenen Unterlagen überhaupt möglich ist, ergibt sich folgendes Bild: Wichtigstes Einfuhrgut blieb, wie schon vor dem Kriege, Getreide. Die gesamten überseeischen Getreide-Einfuhren gelangten bis zum Jahre 1943 über Genua in die Schweiz. An Mineralölen wurden nur im Jahre 1940 bedeutendere Mengen umgeschlagen. Solange die Schweiz noch überseeische Kohlenzufuhren erhalten konnte, wurden diese über den für den Kohlenumschlag spezialisierten Hafen von Savona geleitet.

Von den Allgemeinen Gütern erfuhren die Posten Oelsamen, Kolonialwaren und Tabak die höchsten Umschlagssteigerungen, während in erster Linie Textilfasern, daneben «Allgemeine Lebensmittel» und «Früchte und Gemüse» sinkende Umschlagsziffern aufwiesen, anderseits die Zufuhr von Kolonialwaren bis zum Verkehrsunterbruch stabil blieb. Weil der immer stärker in den Vordergrund rückende Sammelposten «Güter aller Art», der fast einen Drittel des gesamten schweizerischen Einfuhrverkehrs in den Kriegsjahren ausmachte, in seiner Zusammensetzung unbekannt ist, wird eine weitergehende Analyse des Einfuhrverkehrs verunmöglicht.

Die Analyse des Ausfuhrverkehrs stößt auf die schon für die Vorkriegszeit festgestellten Schwierigkeiten in der

[36] Vgl. Tabelle Teil C, Einführung, S. 92, 93.

mangelhaften statistischen Erfassung der verschiedenen Ausfuhrgüterarten. Anhand der Angaben der schweizerischen Aussenhandelsstatistik über die Ausfuhr nach Uebersee in den Kriegsjahren gelingt trotzdem eine einigermaßen zuverlässige Analyse. Sie ergibt, daß auch in den Kriegsjahren die traditionellen Ausfuhrgüter an der Spitze standen: Maschinen, Instrumente und Apparate, Uhren, Chemische Produkte (Anilinfarben, Chlorate), Kunstdünger, Pharmazeutika und Kunstgarne. Gesamthaft ist festzustellen, daß bis und mit dem Jahre 1941 beinahe die gesamte schweizerische Ausfuhr nach Uebersee über den Hafen von Genua geleitet wurde. Mit dem Ausfall dieses Hafens gingen auch die Ausfuhren nach Uebersee rapid zurück.

### *b) Wirtschaftliche Bedeutung*

Die Untersuchung der wirtschaftlichen Bedeutung, die der während der Kriegsjahre über den Hafen von Genua fließende Güterstrom für die Schweiz besaß, kann nach zwei Gesichtspunkten erfolgen. In einem ersten Abschnitt soll der Anteil der über Genua eingeführten Güter an der schweizerischen Landesversorgung untersucht, in einem zweiten Abschnitt die Veränderungen in der Transportkostenlage, d. h. die Entwicklung der Transportkosten auf den der Schweiz während des Krieges noch offenstehenden Außenverkehrswegen, mit besonderer Berücksichtigung der genuesischen Verkehrsleitung, aufgezeigt werden.

#### aa) Genua als Versorgungshafen der Schweiz

Wie wir bereits festgestellt haben, bewirkte die durch das schweizerisch-italienische Transitabkommen geschaffene Möglichkeit, für die schweizerische Einfuhr die italienischen Häfen zu benutzen, daß in diesen vom Kriegsausbruch bis zur italienischen Kapitulation im September 1943 der Großteil der schweizerischen See-Einfuhr umgeschlagen wurde[37]. Die folgenden Tabellen geben einen Ueberblick über die Gliederung der Gesamteinfuhr in Land- und Seeverkehr, sowie über die Gliederung der Einfuhr nach ihrer Verkehrsleitung:

[37] Vgl. C, 2. Kapitel, S. 128a.

**Gliederung des schweizerischen Einfuhrverkehrs insgesamt**

in Prozent

| Jahr | Einfuhr total | Land-verkehr | See-verkehr | Anteil an der Gesamteinfuhr: andere Häfen | ital. Häfen | Genua | Anteil Rhein |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1938 | 100 | 71,0 | 29,0 | 24,3 | 4,5 | 1,9 | 33,4 |
| 1939 | 100 | 70,6 | 29,4 | 21,2 | 8,2 | 5,6 | 22,4 |
| 1940 | 100 | 77,6 | 22,4 | 2,4 | 20,0 | 12,3 | — |
| 1941 | 100 | 86,3 | 13,7 | 1,1 | 12,6 | 11,7 | 9,6 |
| 1942 | 100 | 84,1 | 15,9 | 4,5 | 11,4 | 11,2 | 22,4 |
| 1943 | 100 | 88,5 | 11,5 | 6,4 | 5,2 | 5,1 | 24,6 |
| 1944 | 100 | 91,0 | 9,0 | 9,0 | — | — | 21,2 |
| 1945 | 100 | 46,2 | 53,8 | 37,7 | 16,1 | 8,8 | — |
| 1947 | 100 | 57,8 | 42,2 | 26,9 | 15,3 | 7,5 | 23,0 |

**Gliederung der schweizerischen Einfuhr im Seeverkehr**

in Prozent

| Jahr | See-Einfuhr total | Anteil an der See-Einfuhr: andere Häfen | ital. Häfen | Genua |
|---|---|---|---|---|
| 1938 | 100 | 84,4 | 15,6 | 6,6 |
| 1939 | 100 | 72,0 | 28,0 | 19,2 |
| 1940 | 100 | 10,5 | 89,5 | 55,0 |
| 1941 | 100 | 7,5 | 92,5 | 85,5 |
| 1942 | 100 | 27,5 | 72,5 | 70,5 |
| 1943 | 100 | 55,5 | 44,5 | 44,0 |
| 1944 | 100 | 100,0 | — | — |
| 1945 | 100 | 70,0 | 30,0 | 16,5 |
| 1947 | 100 | 63,9 | 36,1 | 17,7 |

Die italienischen Häfen, die vor dem Krieg nur knapp 5 % der Gesamteinfuhr der Schweiz bewältigten, steigerten ihren Anteil auf 20% im Jahre 1940 und verblieben in den folgenden zwei Kriegsjahren auf einer stabilen Quote von 12 %. Selbst im Jahre 1943, in welchem seit dem Monat September der Verkehr über diese Häfen eingestellt war, blieben sie mit einem Anteil von 5,2 % noch leicht über den Vorkriegsergebnissen.

Der Hafen von Genua allein, der im Jahre 1936 nur 1,9 % der schweizerischen Gesamteinfuhr bewältigte, steigerte seinen Anteil im Jahre 1940 auf ein ganzes Achtel und hielt auch 1941

und 1942 diesen Stand. Erst im Jahre 1943 sank sein Anteil wieder auf 5,1 %.

Die Gliederung der Einfuhr im Seeverkehr nach ihrer Verkehrsleitung zeigt die dominierende Stellung der italienischen Häfen, insbesondere von Genua während der Kriegsjahre. Die italienischen Häfen, in denen vor dem Kriege rund ein Sechstel der schweizerischen Einfuhr im Seeverkehr umgeschlagen wurde, sahen ihren Anteil in den Jahren 1940 und 1941 auf je neun Zehntel anwachsen und erbrachten mit drei Viertel im Jahre 1942 und mit immer noch nahezu der Hälfte dieses Verkehrs im Jahre 1943 recht ansehnliche Umschlagsleistungen. Nach dem völligen Verkehrsunterbruch im Jahre 1944 ergab die Wiederaufnahme des Verkehrs in den italienischen Häfen im Jahre 1945 sofort wieder den hohen Anteil von 30 % an der gesamten schweizerischen See-Einfuhr.

An diesen außerordentlich hohen Verkehrsanteilen war in erster Linie der Hafen von Genua beteiligt. Genua allein, das in den Vorkriegsjahren nur rund 7 % der schweizerischen See-Einfuhren in seinem Hafen umschlagen konnte, bewältigte im Jahre 1940 über die Hälfte, im Jahre 1941 gar nahezu neun Zehntel und im Jahre 1942 sieben Zehntel dieses Verkehrs. Selbst das Umschlagsergebnis des Jahres 1943 stellte noch fast die Hälfte der damaligen schweizerischen See-Einfuhren dar. Nach der Wiederaufnahme des Verkehrs stand Genua mit seinem Anteil von 16,5 % immer noch weit über seinem durchschnittlichen Vorkriegsanteil von knapp 7 %.

Diese Zahlen rücken die Bedeutung des Hafens von Genua und der andern italienischen Häfen während des zweiten Weltkrieges ins richtige Licht. Vom Kriegsausbruch an bis im September 1943 war die Schweiz für den Umschlag ihrer See-Einfuhren fast ausschließlich auf die italienischen Häfen angewiesen. Und hatten in den Jahren 1939 und 1940 die Häfen von Savona, Triest und Venedig ebenfalls noch einen namhaften Anteil an diesem Verkehr, so war dieser dann ab 1941 praktisch völlig auf Genua allein konzentriert.

Die Leistungen, die der Hafen von Genua für die Schweiz erbracht hat, waren für die Aufrechterhaltung der wirtschaft-

lichen Produktion und der Beschäftigung von größter Bedeutung, für die Aufrechterhaltung einer gerade noch genügenden Ernährung der Bevölkerung sogar unentbehrlich. Dies beweisen folgende Zahlen, die den überaus hohen Anteil verschiedener über Genua e i n g e f ü h r t e r Güter an der Gesamteinfuhr dieser Güter festhalten:

**Anteil verschiedener, über den Hafen von Genua eingeführter Güter an der Gesamteinfuhr*) dieser Güter**

| Jahr | Gesamteinfuhr in q | Einfuhr über Genua in q | Anteil in % |
|---|---|---|---|
| **Getreide** (Pos. 1—22) | | | |
| 1938 | 10.140.169 | 1.011.430 | 10 |
| 1939 | 11.447.103 | 3.037.100 | 27 |
| 1940 | 8.661.830 | 4.479.730 | 52 |
| 1941 | 5.273.664 | 3.710.270 | 71 |
| 1942 | 6.043.794 | 3.061.110 | 51 |
| 1943 | 3.137.451 | 1.460.040 | 47 |
| 1944 | 1.579.962 | — | — |
| 1940—43 | 23.116.739 | 12.711.150 | 55 |
| 1940—44 | 24.696.701 | 12.711.150 | 51 |
| **Zucker** (Pos. 68 a, 68 b) | | | |
| 1938 | 1.526.488 | ? | ? |
| 1939 | 2.009.399 | 557.190 | 28 |
| 1940 | 1.484.379 | 278.620 | 19 |
| 1941 | 574.830 | 212.250 | 38 |
| 1942 | 762.994 | 143.750 | 19 |
| 1943 | 514.527 | 228.610 | 45 |
| 1944 | 500.340 | — | — |
| 1940—43 | 3.336.730 | 863.230 | 26 |
| 1940—44 | 3.837.070 | 863.230 | 23 |

*) Es sei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die errechneten Anteilzahlen auf die gesamten Einfuhren der Schweiz und nicht nur auf die Einfuhren im Seeverkehr bezogen sind.

**Oelsamen**
(Pos. 204)

| Jahr | Gesamteinfuhr in q | Einfuhr über Genua in q | Anteil in % |
|---|---|---|---|
| 1938 | 679.625 | ? | ? |
| 1939 | 753.613 | 130.290 | 17 |
| 1940 | 452.787 | 193.080 | 43 |
| 1941 | 387.906 | 89.340 | 24 |
| 1942 | 253.177 | 46.380 | 19 |
| 1943 | 56.798 | 27.430 | 49 |
| 1944 | 244.460 | — | — |
| 1940—43 | 1.150.668 | 356.230 | 31 |
| 1940—44 | 1.395.128 | 356.230 | 26 |

**Tabak**
(Pos. 1—28 T)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1938 | 86.614 | ? | ? |
| 1939 | 83.844 | 21.450 | 26 |
| 1940 | 87.406 | 22.030 | 25 |
| 1941 | 97.377 | 84.930 | 88 |
| 1942 | 88.859 | 6.400 | 7 |
| 1943 | 83.495 | 59.170 | 71 |
| 1944 | 68.444 | — | — |
| 1940—43 | 357.137 | 172.530 | 49 |
| 1940—44 | 425.581 | 172.530 | 41 |

Die Errechnung des Anteils von Genua an der Einfuhr weiterer wichtiger Güter (Textilrohstoffe, Metalle, Kolonialwaren usw.) ist infolge der uneinheitlichen statistischen Erfassung dieser Einfuhren anläßlich des Umschlages in Genua und des Grenzübertritts in die Schweiz leider nicht möglich. Immerhin beweist ja der Anteil Genuas an der gesamten See-Einfuhr der Schweiz[38], daß alle jene Güter, welche die Schweiz nur aus überseeischen Gebieten beziehen konnte, fast ausschließlich über den Hafen von Genua die Schweiz erreichten. Dies gilt vor allem für die Kolonialwaren aller Art.

Güter, die nur in geringem Maße über Genua geleitet wurden, waren Kohlen, Mineralöle und Textilfasern (vor allem Baumwolle). Die überseeischen (amerikanischen) Kohlenzufuhren, welche im Verlaufe des Jahres 1941 versiegten, wurden, wie

[38] Vgl. C, 2. Kapitel, S. 128a und S. 137.

bereits erwähnt, über den dafür spezialisierten Hafen von Savona geleitet. Soweit überseeische Einfuhren an Mineralölen noch möglich waren, erreichten sie in erster Linie über Triest, daneben auch über Savona die Schweiz. Genua konnte nur für das Jahr 1940 einen bedeutenderen Umschlag an Mineralölen für die Schweiz ausweisen. Der Umschlag von Textilfasern, vor allem von Baumwolle, erreichte in Venedig wesentlich höhere Ergebnisse als in Genua. Ueber den Hafen von Venedig wurden auch bedeutende Einfuhren an Metallen in die Schweiz geleitet[39].

Die über Genua eingeführten Rohstoffe halfen direkt mit, die schweizerische Produktion und den Beschäftigungsgrad aufrechtzuerhalten und ermöglichten solcherart, wenigstens zum Teil, die Aufrechterhaltung einer ansehnlichen Ausfuhr an Fabrikaten. Die Ausfuhr schweizerischer Exportgüter war von der internationalen Transportkrise weniger betroffen als die mehr Frachtraum beanspruchenden Massengüter der Einfuhr. Die in Genua mit schweizerischen Einfuhrgütern eintreffenden Schiffe konnten deshalb auf der Rückreise ohne Schwierigkeiten schweizerische Ausfuhrgüter befördern. Die Bedeutung, die der Hafen von Genua auch im Ausfuhrverkehr für die Schweiz besaß, darf nicht unterschätzt werden, selbst wenn in den Kriegsjahren das Primat den Einfuhren zustand. Die Wichtigkeit eines regelmäßigen und zuverlässig funktionierenden Ausfuhrverkehrs zeigte sich gerade dann, als der Hafen von Genua gegen Ende des Krieges für den schweizerischen Seeverkehr ausfiel. In dieser Zeit häuften sich die zum Abtransport bestimmten Güter derart an, daß bei einer Anzahl Firmen Arbeitslosigkeit einzutreten drohte.

Abschließend sei anhand eines aufschlußreichen Beispiels aufgezeigt, welche verheerende Folgen eine völlige Unterbindung des schweizerischen Ueberseeverkehrs gezeigt hätte und wie wichtig die Aufrechterhaltung der Zufuhren über den Hafen von Genua für die Schweiz war: Der Normalbedarf an Nahrungsmitteln, welche auf dem Seeweg eingeführt wurden, betrug vor

[39] Nach Angaben der betreffenden Hafenverwaltungen.

dem Kriege rund 1,2 Millionen Tonnen jährlich[40]; je Kopf der Bevölkerung ergaben diese Einfuhren einen Anteil von 1 kg pro Tag. Berücksichtigt man, daß die See-Einfuhren im Durchschnitt der Kriegsjahre 1940—1945 noch rund einen Drittel des Vorkriegsumfanges erreichten, so entfällt auf jeden einzelnen Einwohner immer noch ein Anteil von täglich über 300 Gramm des dringendsten Bedarfs an Lebensmitteln, die über See und zum größten Teil über Genua eingeführt wurden.

bb) Genua und die Entwicklung der Transportkosten

Die internationale Transportkrise, hervorgerufen durch die Knappheit an verfügbarem Frachtraum, wirkte sich im Verlaufe des Krieges in sehr erheblichen Frachtverteuerungen aus. Dadurch entstand besonders für die Schweiz, welche auf einen relativ umfangreichen Außenverkehr angewiesen ist, eine starke volkswirtschaftliche Belastung. Diese Frachtverteuerungen wirkten sich gleichermaßen auf die Seefrachten wie auf die Landfrachten aus. Ebenso erfuhren die Ansätze der Transportversicherung und die Umschlagsspesen in den Seehäfen wesentliche Erhöhungen. Die Zunahme der kriegsbedingten Verkehrsumwege und der wachsende Anteil des gebrochenen Verkehrs verlängerten die Reisedauer und trugen zu weiteren Frachtverteuerungen bei.

Wie hoch sich die zusätzliche Belastung der schweizerischen Volkswirtschaft durch die erhöhten Frachtspesen im Außenverkehr beziffert, ist nur schwer feststellbar. Die folgenden Ausführungen vermögen immerhin ein anschauliches Bild von ihrem Ausmaß zu geben. Die Bedeutung, die dabei der Verkehrsleitung über Genua zukam, wird gerade in diesem Zusammenhang klar hervortreten.

Die maximale Verteuerung der Seefrachten betrug das Drei- bis Vierfache der Vorkriegsansätze. Sie beruhte auf den Kostensteigerungen für Schiffsmieten, Versicherungsprämien, zusätzlichen Hafenkosten, Treibstoffen, Reparaturen, Entlöhnung der Mannschaften, usw., sowie auf dem Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Frachtenmarkt. Da-

[40] Devrient John Erwin, a. a. O., S. 4.

durch, daß im Jahre 1942 die Frachtbuchungen beim Kriegs-Transport-Amt zentralisiert wurden, konnte eine stabilisierende Wirkung auf die Schiffsfrachten ausgeübt werden. Am nachteiligsten wirkten sich erzwungene oder unvorhergesehene Liegezeiten der Schiffe aus. So entstanden infolge der alliierten Verkehrssperre bei Gibraltar im Sommer 1940, während welcher die mit schweizerischen Einfuhrgütern beladenen Schiffe bis zu sieben Monaten untätig vor Madeira liegen bleiben mußten, zusätzliche Kosten aus Ueberliegegeldern und Miete-Entschädigungen im Betrage von mehreren Millionen Schweizer Franken.

Der Entwicklung der binnenländischen Beförderungskosten (L a n d f r a c h t e n) kommt für die Beurteilung der Verkehrsleitung über Genua besondere Bedeutung zu. Mit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges fielen sukzessive die Bedingungen dahin, auf welchen in der Vorkriegszeit die internationale Konkurrenz um die Leitung des schweizerischen Außenverkehrs beruht hatte[41]. Dieser Wettbewerb hatte der Schweiz bedeutende Frachtermäßigungen eingetragen. Es ist deshalb von besonderem Interesse, festzustellen, wie sich unter den veränderten Bedingungen die binnenländischen Beförderungskosten im schweizerischen Außenverkehr gestalteten und welche Veränderungen insbesondere bei der für die Schweiz wichtigsten Verkehrsverbindung über Genua auftraten.

Die Entwicklung der binnenländischen Beförderungskosten im schweizerischen Außenverkehr in den Jahren des zweiten Weltkrieges zeigt folgendes Bild[42]:

---

[41] Vgl. C, 1. Kapitel, S. 104 ff.

[42] Für die Entwicklung der Landfrachten während des Krieges vgl. den grundsätzlichen Artikel von Kormann Ernst, Die Bedeutung einer baldigen Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs auf dem Rhein bis Basel, in: Strom und See, Nr. 2/1945, S. 34 ff., dem wir auch die nachfolgende Zusammenstellung entnommen haben.

| heinfracht: | | Kaffee | Zucker | Baumwolle | Weizen |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Frachtsätze in sFr. für 1000 kg | | | |
| ntwerpen (Rheinschiff) — Basel Waggon | Aug. 1939 | 21.—[43] | 20.—[43] | 21.—[43] | 14.30 |
| **ahnfrachten:** | | | | | |
| ntwerpen — Basel | Aug. 1939 | 21.45 | 30.55 | 23.65 | 23.95 |
| oulogne — Basel[44] | Aug. 1939 | 21.10 | 31.85 | 23.30 | 16.35 |
| arseille — Genève C.[44] | Aug. 1939 | 17.20 | 24.20[45] | 17.85 | 10.20 |
| | | | 22.15[46] | | |
| | | | 16.50[47] | | |
| | Mai 1940 | 21.65 | 15.65 | 20.80 | 11.65 |
| | Mai 1944 | 27.— | 19.50 | 26.— | 12.80 |
| | Mai 1945 | 58.10 | 56.60 | 56.60 | 35.35 |
| enua — Iselle trs. | Aug. 1939 | 15.25 | 14.55 | 14.35 | 9.30[48] |
| | | | | | 6.60[49] |
| | Mai 1940 | 32.— | 23.45 | 23.20 | 11.50[45] |
| | | | | | 10.25[50] |
| | | | | | 7.15[51] |
| | Mai 1944 | 32.— | 23.45 | 23.20 | 11.50 |
| | | | | | 7.15 |
| issabon — Genève C.* | Mai 1944 | 318.— | 318.— | 321.50 | 300.— |
| (Blockzüge über Cerbère) | Mai 1945 | 364.50 | 362.50 | 365.— | 338.50 |
| **Mit Autotransit in Spanien über Canfranc:** | | | | | |
| issabon — Genève C.* | Mai 1944 | 225.50 | 234.50 | 281.— | 212.— |
| **Mit Schiffspendeldienst:** | | | | | |
| issabon — Genève C. über Marseille* | Mai 1944 | 206.— | 185.50 | 365.— | unbek. |
| | Mai 1945 | 250.— | 215.— | 400.— | unbek. |
| issabon — Genève üb. Toulon* | Mai 1945 | 256.— | 220.— | 405.— | unbek. |
| issabon — Iselle über Genua* | Mai 1944 | 201.— | 168.— | 348.50 | unbek. |

* Laut Angaben von Spediteuren.

---

[43] Einschließlich Zuschlag für höhere Umschlagskosten in Antwerpen.

[44] Auf Grund der Dispositions exceptionnelles waren teilweise noch niedrigere als die angegebenen Frachtsätze im Rückerstattungswege erreichbar.

[45] Allgemein gültig.

[46] Gültig für Bern usw.

[47] Gültig für Zürich, Winterthur usw.

[48] Gültig für die Westschweiz.

[49] Gültig für Kandersteg und weiter.

[50] Gültig für Aarau, Brugg, Zürich usw.

[51] Gültig für Basel, Bern, Fribourg usw.

Die Beseitigung der internationalen Verkehrskonkurrenz kommt in der Aufhebung verschiedener Auslobungen, internationaler Verbandstarife und sozusagen aller Konkurrenz- und Seehafenausnahmetarifen bis zum Frühjahr 1940 zum Ausdruck. Die Verschiebung in den Konkurrenzverhältnissen spiegelt sich in den folgenden Maßnahmen wieder:

Frankreich:

| | |
|---|---|
| Oktober 1939 | Aufhebung der Dispositions exceptionnelles für den Gültigkeitsbereich «Konkurrenz französische Seehäfen — belgische Seehäfen.» |
| Dez. 1939/Jan. 1940 | Erhöhung und teilweise Aufhebung der Durchfuhrtarife der Mittelmeerhäfen. |

Italien:

| | |
|---|---|
| 1. Januar 1940 | Erhöhung des Transittarifs italienische Seehäfen — Schweiz um durchschnittlich 30 Prozent. |

Deutschland:

| | |
|---|---|
| März 1940 | Aufhebung des Seehafen-Durchfuhrausnahmetarifs SD 2 (deutsche Seehäfen — Schweiz). |

Schweiz:

| | |
|---|---|
| 1939/1940 | Sukzessive Aufhebung der Konkurrenztarife. |

Die erste Folge des Kriegsausbruchs war das Ausscheiden der Rheinschiffahrt, die von Deutschland aus militärischen Gründen auf der Strecke Karlsruhe-Basel unterbunden wurde. Damit fiel das einzige Verkehrsmittel, mit welchem die Schweiz unabhängig ihren Außenverkehr abwickeln konnte, aus. Ebenso die günstigen Rheinfrachten von den Nordseehäfen bis Basel.

Wie wir bereits festgestellt haben, vollzog sich in diesem Zeitabschnitt die Umlegung des schweizerischen Seeverkehrs von den Nordseehäfen nach den Mittelmeerhäfen, vorwiegend nach Genua. Die Kriegsereignisse im Frühjahr 1940 bewirkten dann das völlige Ausscheiden der Nordseehäfen, die allerdings mit Ausnahme von Rouen, über welchen Hafen nach Möglichkeit alle schweizerischen Einfuhren englischer Kohle seit Kriegs-

beginn geleitet worden waren, bereits seit Anfang September 1939 nur noch einen Bruchteil des schweizerischen Vorkriegsverkehrs bewältigt hatten. Die längere Sperrung der französischen Mittelmeerhäfen, die zeitweiligen Transitverbote Portugals und Spaniens und die Notwendigkeit, die iberischen Häfen als Umschlagsplätze zu benützen, obwohl sie für die Bewältigung des ungeheuren Güterandrangs nicht eingerichtet und bald vollkommen verstopft waren, führten zu erheblichen Erschwerungen im schweizerischen Außenverkehr. Wie unsere Zusammenstellung ausweist, waren damit ganz enorme Frachtverteuerungen verbunden, die auch durch die Einführung des Pendeldienstes zwischen den iberischen Häfen und Genua/Barcelona nicht wesentlich gemildert werden konnten. Daß in dieser Zeit die italienischen Transitfrachten nicht erhöht wurden, ist sehr beachtlich, da doch Italien die Konkurrenz anderer Verkehrsleitungswege nicht zu befürchten brauchte und für den Transit der schweizerischen Güter ein ausgesprochenes Monopol besaß. In einer Zeit enorm gestiegener und weiterhin steigender Frachtkosten war diese Stabilität für die Schweiz eine wohltuende Entlastung.

Die Einführung des Pendelverkehrs erlaubte den Großteil der in Lissabon umgeschlagenen Güter auf dem Seeweg nach Genua zu befördern; durch diese Möglichkeit erzielte die Schweiz gewichtige Frachteinsparungen, da die Beförderung auf dem Landweg mittels Blockzügen oder Autotransit wesentlich teurer zu stehen kam.

Mit dem Ausfall der italienischen Häfen im September 1943 hörte jedoch die Zeit relativ stabiler binnenländischer Beförderungskosten auf. Die Umleitung des Pendelverkehrs von Genua nach Marseille brachte trotz einer Verkürzung der Seereise neue Frachtkostenerhöhungen.

Die Ausschaltung der Rheinschiffahrt im Zubringerdienst für den Seeverkehr schloß die frachtregulierende Wirkung des Rheines aus. Von Anfang 1941 bis im Herbst 1944 aber war die Rheinschiffahrt im Verkehr zwischen den deutschen Niederrheinhäfen und Basel wieder möglich. Durch die Beförderung von großen Mengen fester Brennstoffe leistete sie der Schweiz in kritischer Zeit große Dienste.

Mit der Invasion Frankreichs im Norden und im Süden erfolgte die totale Absperrung der Schweiz von jeglichem Seeverkehr. Als nach einem Unterbruch von mehr als sieben Monaten der Verkehr mit den Seehäfen im Februar 1945 wieder aufgenommen werden konnte, traten in rascher Folge schwerwiegende Tariferhöhungen in Kraft[52].

Spanien:

1. Januar 1945 — Erhöhung der Gütertarife um 30 %, für Lebensmittel um 20 %. Die Frachten für die Blockzüge blieben unverändert.

Frankreich:

15. Januar 1945 — Lineare Erhöhung der Gütertarife um 70 %. Durch die gleichzeitige Herabsetzung des Kurses des französischen Frankens von 10 auf 8,7 Rappen kam diese Erhöhung für die Schweiz nicht voll zur Auswirkung.

Februar 1945 — Frachtberechnung auf Grund der Entfernungen der wirklich befahrenen Strecken (Umwege) anstatt nach der kürzesten Entfernung.

15. März 1945 — Aufhebung der französischen Exporttarife im Transitverkehr.
Einführung einer Mindestfracht für Transitsendungen von und nach der Schweiz von ffrs. —.70 per Tonne und Kilometer (vorübergehend gütlig für sechs Monate).
Für Getreidesendungen wurden dadurch die Frachten ungefähr verdoppelt.

1. April 1945 — Erhöhung der Mindestfracht für Sendungen von und nach der Schweiz auf ffrs. —.80 per Tonne und Kilometer und Erhebung

[52] Die technischen Einzelheiten über die Tarifänderungen wurden entnommen:
Kormann Ernst, a. a. O., S. 34 ff.
Vorortsbericht 1940, S. 151 ff.
Vorortsbericht 1945, S. 177.

eines Transitzuschlages von ffrs. —.20 per Tonne und Kilometer gegenüber den internen Frachten.

Schweiz:

31. Dez. 1945 Aufhebung der allgemeinen Auslobungsbestimmungen EA-Verfügung Nr. 4/23.

Diese in der Schlußphase des Krieges eingetretenen Tariferhöhungen wirkten sich in einer nochmaligen außerordentlichen Frachtverteuerung aus, welche die schweizerische Volkswirtschaft direkt und in vollem Umfange belastete, da die durch den Krieg notwendig gewordenen Währungsanpassungen erst bei und nach Kriegsende erfolgten. Eine einmalige Erscheinung in der Tarifgeschichte stellt die «surtaxe spéciale de transit» dar, die Frankreich im April 1945 dekretierte. Diese Maßnahme stand im Gegensatz zu Artikel 3 des Transitabkommens von Barcelona[53], in welchem die Anwendung von den Transitverkehr besonders belastenden Tarifen ausdrücklich untersagt wurde. Obwohl in Artikel 8 des gleichen Abkommens einschränkend festgestellt wird, daß die getroffenen Bestimmungen im Kriegsfalle nur im Rahmen des Möglichen eingehalten werden sollen, war dieses Abkommen von allen in Frage stehenden Staaten gegenüber dem Schweizer Verkehr eingehalten worden. Die von Frankreich verfügte stärkere Belastung des Transitverkehrs im Vergleich zum internen Verkehr war eine einseitige Belastung der Schweiz und für diese unverständlich. Glücklicherweise blieb diese Maßnahme eine einmalige Erscheinung und wurde nach Kriegsende im Zuge der Verkehrsnormalisierung bald wieder aufgehoben.

Ueber die Frachtverteuerungen im Verlaufe des zweiten Weltkrieges kann zusammenfassend gesagt werden, daß sie sich am stärksten bei der Benützung der iberischen Häfen und, nachdem der Hafen von Genua ausgefallen war, auf den französischen Strecken Marseille — Genf und Lissabon — Genf (Blockzüge) auswirkten. Angesichts der Entwicklung in der letzten Kriegsperiode wird die Bedeutung der genuesischen Verkehrsleitung erst recht offensichtlich. Für die schweizerische Wirtschaft be-

[53] Vgl. C, 2. Kapitel, S. 130 ff.

deutete es eine große Entlastung, daß die Verkehrsleitung über Genua außer der einmaligen Frachterhöhung von 30 Prozent keine weitere Verteuerung erfuhr, obwohl die italienischen Staatsbahnen in den Jahren 1940 bis 1943 praktisch ein Monopol auf die Landbeförderung der aus Uebersee stammenden Güter besaßen. Im Gegensatz zu Frankreich, dessen Monopolstellung im ersten Halbjahr 1945 die Schweiz gründlich zu spüren bekam, blieben die Frachten von und nach Genua nach ihrer einmaligen Erhöhung stabil.

Die gleiche für die Schweiz vorteilhafte Erscheinung machte sich auch in der Gestaltung der H a f e n s p e s e n Genuas geltend. Die auf den 1. Januar 1940 dekretierte Erhöhung der Liegegelder, welche die Benützung der Lager verkürzen und den Abtransport der Güter beschleunigen sollte, wurde am 1. April des gleichen Jahres wieder aufgehoben und der alte Tarif in Kraft gesetzt. Erst am 8. Juni 1943 wurde eine generelle Erhöhung der Platzspesen um 30 % verfügt mit rückwirkender Gültigkeit ab 21. April 1943.

Auch in bezug auf die S e e f r a c h t e n erwies sich die Verkehrsleitung über Genua als relativ günstig, bewirkte wenigstens die minimste Kostensteigerung. Dies deshalb, weil die direkten Seetransporte nur mit Genua möglich waren und diese gegenüber dem gebrochenen Verkehr via iberische Häfen — Pendeldienst — Genua wesentlich billiger zu stehen kamen. Sogar im Pendelverkehr besaß die Verkehrsleitung über Genua noch einen Frachtenkostenvorsprung vor jener über andere Umschlagstellen.

Auf Grund der vergleichenden Betrachtung der Frachtenentwicklung auf den verschiedenen Leitungswegen darf die Verkehrsleitung über Genua als diejenige angesprochen werden, die trotz des Ausfalls der normalen Konkurrenzverhältnisse und im Rahmen der gesamten eingetretenen Frachterhöhungen die schweizerische Volkswirtschaft am wenigsten mit Frachtkosten belastete. Welche Bedeutung dieser Tatsache zukam, mag an einem abschließenden Beispiel gezeigt werden:

Da bei den Massengütern der Transportkostenanteil einen wesentlichen Bestandteil des Preises darstellt, waren sie durch die

kriegsbedingten Frachtverteuerungen ganz besonders betroffen. Für das Jahr 1943 läßt sich die Belastung des Brotpreises durch Transportkosten folgendermaßen berechnen: Der Preis «fob» Baltimore für Weizen betrug im Jahre 1943 durchschnittlich Fr. 13.60 für 100 kg. Die Seefracht bis Genua dagegen betrug für 100 kg durchschnittlich Fr. 23.80, die Landfracht hingegen durchschnittlich nur Fr. 3.50. Bei Berücksichtigung des Umstandes, daß der vermehrte Getreide-Anbau zur schweizerischen Brotversorgung weniger als 40 % beitrug, belasteten die Transportkosten den schweizerischen Brotpreis mit 13,5 Rappen pro Kilogramm[54].

Berücksichtigt man nun, daß die durchschnittliche Erhöhung der italienischen Transitfrachten generell 30 %, für Weizensendungen hingegen nur 9—23 % betrug, so läßt sich die volkswirtschaftliche Bedeutung der stabilen Frachtenlage in der Verkehrsleitung über Genua sehr deutlich ermessen.

Der Rückblick auf die Verhältnisse der Kriegszeit zeigt mit aller Deutlichkeit die überragende Bedeutung, die dem Hafen von Genua sowohl für die Versorgung der Schweiz als auch für die Aufrechterhaltung der Ausfuhr im Seeverkehr zukam. Die auf dieser Verkehrsleitung befolgte Tarifpolitik erwies sich außerdem für die schweizerische Volkswirtschaft als die unter den herrschenden Verhältnissen weitaus vorteilhafteste. Die Erfahrungen aus dem zweiten Weltkrieg beweisen, daß es von seiten der Schweiz richtig war, sich vor dem Krieg nicht auf einzelne Häfen oder Gruppen von Häfen oder einseitig auf die Rheinschiffahrt einzustellen. Die bewährte Verkehrspolitik, im Seeverkehr alle Zufahrtswege nach Möglichkeit zu berücksichtigen und aus dem Wettbewerb der verschiedenen Verkehrszubringer Nutzen zu ziehen, wird deshalb auch in Zukunft die einzig richtige sein.

---

[54] Obiges Beispiel wurde auf Grund einer ähnlichen Berechnung zusammengestellt, vgl. Devrient John Erwin, a. a. O., S. 15 ff.

3. Kapitel

# Der schweizerische Durchfuhrverkehr über Genua in den ersten Nachkriegsjahren (1945—1948)

## 1. Zerstörung und Wiederaufbau[1]

Bei Kriegsende bot der Welthafen von Genua das Bild eines riesigen Schutthaufens dar, Folge der schweren Bombardierungen während der letzten drei Kriegsjahre und der von den Deutschen in letzter Minute verursachten Zerstörungen — glücklicherweise kam nur die erste Phase des gründlich vorbereiteten Zerstörungsprogramms zur Ausführung. Um die Unbenützbarkeit bis auf das Letzte zu steigern, war der Hafen von den Deutschen außerdem mit über 130 der verschiedensten Minen verseucht worden.

Die folgende Aufstellung gibt ein aufschlußreiches Bild von den im Hafen von Genua erfolgten Zerstörungen und zeigt auch, daß Genua der am meisten beschädigte der norditalienischen Großhäfen war.

**Die Zerstörungen im Hafen von Genua bei Kriegsende[2]**

| | Hafendämme, Brücken, Quais | | | Hafen- und Lagergebäude | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | m | | | $m^2$ | | |
| | 1938 | 1945 | | 1938 | 1945 | |
| | | zerstört | beschädigt | | zerstört | beschädigt |
| Genua | 25.800 | 2.580 | 12.000 | 1.908.100 | 370.000 | 1.295.000 |
| in % | 100 | 56 | | 100 | 87 | |
| Savona | 2.700 | 1.200 | 566 | 81.397 | 27.530 | 50.426 |
| in % | 100 | 65 | | 100 | 96 | |
| Venedig | 27.608 | 1.158 | 5.360 | 786.016 | 291.817 | 482.577 |
| in % | 100 | 23 | | 100 | 98 | |

[1] Vgl. dazu besonders:

Consorzio Autonomo del Porto di Genova, Pro memoria sulla situazione del Porto di Genova dalla data della liberazione ad oggi (15-3-1946), Genova 1946.

Il Porto di Genova alla Mostra della Ricostruzione, Luglio 1946.

Le Port de Gênes et sa reconstruction, Genova 1948.

[2] Colucci Luciano, La ricostruzione dei porti marittimi italiani, in: Trasporti pubblici, Nr. 3—4/1948 S. 240, 241.

| | Eisenbahnanlagen | | | Mechanische Einrichtungen (Krane, Pumpen, usw.) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | m | | | Anzahl | | |
| | 1938 | 1945 | | 1938 | 1945 | |
| | | zerstört | beschädigt | | zerstört | beschädigt |
| Genua | 103.180 | 25.000 | 32.885 | 286 | 156 | 130 |
| in % | 100 | 56 | | 100 | 100 | |
| Savona | 11.450 | 1.900 | 2.740 | 26 | 18 | 2 |
| in % | 100 | 35 | | 100 | 77 | |
| Venedig | 56.000 | 4.200 | 500 | 121 | 14 | 107 |
| in % | 100 | 9 | | 100 | 100 | |

Außer diesen Zerstörungen und den ausgesetzten Minen sperrten über 300 gesunkene Schiffe verschiedener Typen und über 600 gesunkene Leichter den Hafeneingang und die Hafenbecken[3].

Mit größter Energie wurden die Räumungs- und die Wiederaufbauarbeiten in Angriff genommen. Wenige Monate nach Kriegsende konnte ein Teil des Hafens wieder dem Verkehr geöffnet werden, der vorerst allerdings noch recht bescheiden blieb und in erster Linie der Versorgung der Bevölkerung und der alliierten Truppen dienen mußte[4]. Nachdem im August 1945 die Verwaltung des Hafens wieder in die Hände des Consorzio Autonomo übergegangen war, konnte der Wiederaufbau mit allen Mitteln gefördert werden, wobei bereits die Möglichkeit einer zukünftigen Erweiterung berücksichtigt wurde. Bis Ende 1946 gingen die Räumungs- und Wiederaufbauarbeiten sehr rasch vonstatten, sodaß 1½ Jahre nach Kriegsende der Großteil des Hafens wieder benutzbar war. Im Jahre 1947 verlangsamte sich das Arbeitstempo, da die bis dahin zurückgestellten Arbeiten größere technische Schwierigkeiten bereiteten und sich ein Mangel an Baumaterialien, vor allem an Metallrohstoffen, einstellte[5].

---

[3] Art. Der Wiederaufbau des Hafens von Genua, in: Rivista degli scambi italo-svizzeri, Nr. Juli 1947, S. 105 ff.

[4] Art. Der Hafen von Genua, in: Strom und See, Nr. 6/1947, S. 102.

[5] Colucci Luciano, La ricostruzione dei porti marittimi italiani, in: Trasporti pubblici, Nr. 3—4/1948, S. 240, 241.

**Der Stand des Wiederaufbaus im Hafen von Genua Ende 1947**[6]

| | Hafendämme, Brücken, Quais | | Hafen- und Lagergebäude | |
|---|---|---|---|---|
| | wieder aufgebaut | in % der zerstörten Anlagen | wieder aufgebaut | in % der zerstörten Anlagen |
| | m | | $m^2$ | |
| Genua | 12.563 | 86 | 1.204.850 | 72 |
| im Vergleich: | | | | |
| Savona | 1.105 | 63 | 33.996 | 44 |
| Venedig | 580 | 48 | 600.000 | 77 |

| | Eisenbahnanlagen | | Mechanische Einrichtungen | |
|---|---|---|---|---|
| | m | | Anzahl | |
| Genua | 45.885 | 79 | 276 | 96 |
| im Vergleich: | | | | |
| Savona | 4.304 | 86 | 7 | 44 |
| Venedig | 1.500 | 32 | 62 | 51 |

Auf die Basis 1938 = 100 % bezogen, waren somit am 1. Januar 1948 wieder instandgestellt:

| | |
|---|---|
| Hafendämme, Brücken, Quais | 91 % |
| Hafen- und Lagerräumlichkeiten | 75 % |
| Eisenbahnanlagen | 88 % |
| Mechanische Einrichtungen (Krane, Elevatoren, Pumpen usw.) | 96 % |

Die Hebung der versenkten Schiffe und Leichter hatte ebenfalls große Fortschritte zu verzeichnen[7]:

| | Versenkte Einheiten 25. 4. 1945 | Gehobene Einheiten 1. 1. 1948 | Noch zu hebende Einheiten 1. 1. 1948 |
|---|---|---|---|
| Seeschiffe | 345 | 257 | 88 |
| Hafenschiffe | 630 | 530 | 100 |
| total | 975 | 787 | 188 |

Der Hafen war zu diesem Zeitpunkt praktisch minenfrei. Trotz größter Anstrengungen war es allerdings noch nicht gelungen,

[6] Colucci Luciano, a. a. O., S. 245.
[7] Jahresbericht 1947 des Consorzio Autonomo, a. a. O., S. 185, 186.

sechs im Deltaschlamm einer Flußmündung liegende Minen zu entfernen.

Die finanziellen Aufwendungen für den Wiederaufbau nahmen wachsende Ausmaße an. Die ursprünglich kreditierten 1,5 Milliarden Lire mußten infolge der Teuerung, der Lireentwertung und unvorhergesehener Schwierigkeiten mehr als verdoppelt werden. Bis Ende 1947 waren für bereits ausgeführte Arbeiten 1,9 Milliarden Lire, für in Ausführung begriffene Arbeiten 0,8 Milliarden Lire verausgabt worden; für noch vorgesehene Arbeiten waren 0,35 Milliarden Lire in Rechnung gestellt.

Insgesamt also 3,05 Milliarden Lire[8].

Hierin sind die Kosten der privaten Wiederaufbauarbeiten an verschiedenen Lagerhäusern, Silos, usw. nicht inbegriffen, ebenso wenig die Aufwendungen für die Instandstellung der Eisenbahnanlagen, die von den italienischen Staatsbahnen getragen wurden.

Im Tempo und in den Ergebnissen dieser Wiederaufbauarbeiten manifestiert sich der Wille der verantwortlichen Hafenbehörden, dem Hafen so rasch als möglich seine alte Bedeutung wiederzugeben und wenn möglich noch zu verstärken, aufs deutlichste. Es konnte denn auch der Hafen von Genua seine Verkehrskapazität rasch wieder steigern:

**Güterverkehr des Hafens von Genua 1945—1948[9]**

| | Einfuhr | | Ausfuhr | | Gesamtverkehr | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnen | % | Tonnen | % | Tonnen | % |
| 1938 | 5.674.664 | 100,0 | 1.599.308 | 100,0 | 7.273.972 | 100,0 |
| 1945 | 1.165.027 | 20,5 | 53.728 | 3,4 | 1.218.755 | 16,7 |
| 1946 | 4.312.882 | 75,4 | 389.948 | 24,4 | 4.702.830 | 64,5 |
| 1947 | 6.141.369 | 108,8 | 638.010 | 39,9 | 6.779.379 | 93,2 |
| 1948 | 5.518.118 | 98,2 | 1.098.678 | 68,8 | 6.616.796 | 91,0 |

Im Vergleich mit den andern europäischen Großhäfen sind die Verkehrsleistungen des Hafens von Genua in diesem Zeit-

[8] Jahresbericht 1947 des Consorzio Autonomo, a. a. O., S. 188—191.
[9] Vgl. Relazione statistica del 1947, S. XXV.

abschnitt erstaunlich hoch[10]. Von den kriegszerstörten kontinentalen Großhäfen war Genua einer der ganz wenigen, die bereits im Jahre 1947 wieder annähernd den Vorkriegsstand erreichen konnten. Der bescheidene Rückgang der Einfuhr im Jahre 1948 ist auch bei andern Häfen festzustellen und fällt bei Genua umso weniger ins Gewicht, als er dadurch kompensiert wurde, daß infolge der stark angestiegenen Ausfuhren die Tonnage-Bilanz — das Sorgenkind aller Mittelmeerhäfen und insbesondere Genuas — sich wesentlich gebessert hat. Daß der Hafen von Genua bereits zwei Jahre nach Kriegsschluß wieder annähernd den Umschlagsverkehr der Vorkriegszeit bewältigen konnte, kam direkt dem schweizerischen Außenverkehr zugute, dessen Verkehrsleitung schneller und in größerem Umfange als vorgesehen wieder über den Hafen von Genua erfolgen konnte.

## 2. Die Verkehrsentwicklung

### *a) Die schweizerische Transportlage nach dem Kriege*

Die äußerst prekäre Transportlage der Schweiz in den beiden letzten Kriegsjahren[11] hatte zu einer starken Anspannung der Versorgungslage des Landes geführt. Eine weitere Verlängerung des Krieges hätte katastrophale Auswirkungen zeitigen müssen. Wie die Versorgungslage bei Kriegsende stand, geht aus den folgenden Angaben hervor[12]: Die Schweiz, die z. B. mit knapp einem Jahresvorrat an Rohbauwolle und Rohwolle in die Kriegszeit getreten war, besaß trotz allen Spar- und Streckungsmaßnahmen im März 1945 noch ganze 448 Tonnen Baumwolle, was einem Vorkriegsverbrauch von fünf Tagen entsprach. Die vorrätigen 898 Tonnen Wolle entsprachen einem Vorkriegsverbrauch von einem Monat. Die Rationierung von Kunstseide und Zellwolle stand im Frühjahr 1945 unmittelbar bevor. Die Einfuhr von Metallen betrug 1944 nicht mehr ganz einen Viertel

[10] Vgl. Schiffahrt und Weltverkehr, 7. Jahrgang, Nr. 75, Oktober 1948, Verkehrsstatistik europäischer Seehäfen, S. 26.

[11] Vgl. C, 2. Kapitel, 1, c, S. 127 ff.

[12] Die folgenden Angaben stammen alle aus dem Vorortsbericht 1945, S. 12 ff.

des Rekordjahres 1939. Mit einem Fünftel der Einfuhren von 1939 standen die Einfuhren von Lebens- und Futtermitteln zu Buch. Besonders prekär war die Versorgung mit festen und flüssigen Brennstoffen. Gegenüber einer Kohleneinfuhr von 3,3 Millionen Tonnen im Jahre 1938 betrug diese während des ganzen Jahres 1945 noch ganze 240.000 Tonnen oder 7 % der Menge von 1938, während sie im Jahre 1944 immerhin noch 1,3 Millionen Tonnen betragen hatte. Nicht besser stand es um die Einfuhr von Heiz- und Gasölen, die von 170.000 Tonnen im Jahre 1938 auf je 18.000 Tonnen in den Jahren 1944 und 1945 gesunken war, während die Einfuhr von Benzin sich von 200.000 Tonnen im Jahre 1938 auf 36.000, bzw. 11.000 Tonnen in den beiden letzten Kriegsjahren verringert hatte.

Die Ernährungslage der Schweiz hatte sich infolge der ausbleibenden Zufuhren stark verschlechtert. Die zugeteilten Rationen bewegten sich in den letzten Kriegsmonaten unter dem von der Ernährungswissenschaft für die Erhaltung der vollen Gesundheit und Leistungsfähigkeit auf die Dauer als notwendig errechneten Minimum an Kalorien. Der Engpaß in der Getreideversorgung kam in den minimalen Rationen von 200 Gramm täglich für Brot und von 250 Gramm monatlich für Teigwaren zum Ausdruck.

Die Dringlichkeit einer möglichst raschen und umfangreichen Wiederaufnahme des Außenverkehrs bei Kriegsende ist auf diesem Hintergrunde leicht zu ermessen. Wären nicht im «Currie-Abkommen» vom 8. März 1945 die Tore zur Versorgung geöffnet worden, so hätte sich die Versorgungslage der Schweiz rapid weiter verschlechtert. Entgegen den in diesem Abkommen getroffenen Vereinbarungen besserte sich die schweizerische Transport- und damit Versorgungslage aber doch nur langsam. Die Transportquote an überseeischen Einfuhrgütern von 2.200 Tonnen täglich, wovon 400 Tonnen ab Toulon und 1.800 Tonnen ab Cerbère, konnte wegen der ungenügenden Umschlagsleistungen in diesen Häfen und der großen Schwierigkeiten im Landtransport durch Frankreich vorerst bei weitem nicht erreicht werden. Dabei machte die festgesetzte Quote nicht einmal zehn Prozent der durchschnittlichen Tageseinfuhr der Jahre 1935/38 aus, die

28.000 Tonnen betragen hatte. Die tägliche Einfuhr im Transit durch Frankreich, der einzigen der schweizerischen Einfuhr geöffneten Verkehrsleitung, entwickelte sich wie folgt[13]:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Januar | 11 | Tonnen | pro | Tag |
| Februar | 100 | « | « | « |
| März | 210 | « | « | « |
| April | 460 | « | « | « |
| Mai | 1000 | « | « | « |
| Juni | 1430 | « | « | « |
| Juli | 1750 | « | « | « |

Erst Ende des Jahres 1945 konnte die vertragliche Einfuhrquote von 2.200 Tonnen täglich im Transit durch Frankreich erreicht werden.

Als noch weitere französische Mittelmeerhäfen im Sommer 1945 für den Schweizer Durchfuhrverkehr geöffnet wurden, besserten sich die Zufuhrverhältnisse durch Frankreich trotzdem nicht wesentlich, da die einzige zur Verfügung stehende Bahnlinie des Rhonetales noch wenig leistungsfähig war. Die für die Schweiz bestimmten Einfuhrgüter mußten deshalb nach wie vor in den iberischen Häfen umgeschlagen werden, wo die Lagerbestände dieser Güter, die auf den Weitertransport im Pendelverkehr nach den Mittelmeerhäfen harrten, rasch anschwollen und schließlich einen Stand von über 250.000 Tonnen erreichten.

Die Oeffnung weiterer Seehäfen von größerer Leistungsfähigkeit war deshalb im Sommer 1945 eine dringende Notwendigkeit. Die Freigabe des Hafens von Antwerpen anfangs September 1945 wurde als große Erleichterung empfunden, obwohl die Leistungsfähigkeit dieses Hafens, wie auch jene des Hafens von Rotterdam, erst mit der Wiedereröffnung der Rheinschifffahrt ihre frühere Bedeutung für die Schweiz erhalten konnte. Infolge der zahlreichen Sprengungen, welche die Fahrrinne des Rheines an vielen Stellen sperrten, konnte aber mit der Wiederaufnahme der Rheinschiffahrt nicht früher als im Verlaufe des Jahres 1946 gerechnet werden. So war die entscheidende Besserung in der schweizerischen Transportlage nur durch die Frei-

[13] Vgl. «Strom und See», Nr. 3/1945, S. 70.

gabe der italienischen Mittelmeerhäfen zu erwarten, die dann auch nach zahlreichen Bemühungen schweizerischerseits Mitte September 1945 erfolgte. Und wirklich trat eine rasche Besserung in den Umschlagsmöglichkeiten und in den Zufuhren nach der Schweiz ein, was folgende Ziffern veranschaulichen:

**Monatliche schweizerische See-Einfuhren im Jahre 1945**

| | | |
|---|---|---|
| Mai | 35.157 | Tonnen |
| August | 48.260 | « |
| September | 81.056 | « |
| Oktober | 142.541 | « |
| November | 185.552 | « |
| Dezember | 228.263 | « |

Die Transportlage im Seeverkehr wurde aber nicht nur durch die Freigabe der Häfen von Genua und Savona im September 1945 erleichtert. Dadurch, daß der neugegründete alliierte Schiffspool U.M.A. (United Maritime Authority), der die Schiffahrt kontrollierte und für die Zuteilung der Schiffstonnage an seine Mitglieder und die nicht angeschlossenen Neutralen allein zuständig war, sich im Laufe des gleichen Monats bereit erklärte, die Tonnagebedürfnisse der Schweiz zu decken, wurde die bis zu diesem Zeitpunkt bestehende Knappheit an Schiffsraum für schweizerische Bedürfnisse weitgehend behoben. Mit U.M.A.-Schiffen, die das amerikanische Material von Europa nach Amerika zurücktransportierten, konnten auf der Rückfahrt schweizerische Einfuhrgüter aus Nord- und Zentralamerika nach europäischen Seehäfen übergeführt werden, was zudem den Einsatz der Schweizerflotte und der gecharterten Griechenschiffe auf den übrigen Seerouten ermöglichte. Mit der Aufhebung der U.M.A. im März 1946 — es bedeutete dies praktisch die Rückkehr zum freien Weltmarkt und zur freien Charterung auch für die neutralen Länder — waren die größten Schwierigkeiten überwunden und es normalisierte sich die schweizerische Transportlage im Seeverkehr immer mehr.

Ein ebenfalls schwieriges Problem gab der Abtransport der schweizerischen Einfuhrgüter von den Seehäfen nach der Schweiz zu lösen auf. Infolge der großen Verluste an rollendem

Material[14] waren die ausländischen Eisenbahnen nicht in der Lage, die Verkehrsbedürfnisse der Schweiz zu befriedigen. Deshalb war die Schweiz zur Stellung eigener Güterwagen gezwungen. Es wurden im Jahre 1945 rund 60 000 und im Jahre 1946 gar fast 100 000 Wagen ins Ausland zur Abholung schweizerischer Einfuhrgüter gesandt, wobei zu berücksichtigen ist, daß in diesen Zahlen nicht nur die Entsendungen nach den Seehäfen, die allerdings den größeren Wagenbedarf aufwiesen, sondern auch die Wagenstellungen für reine Landtransporte enthalten sind. Als im Februar 1946 die durchgehende Rheinschiffahrt von Basel bis zum Meer wieder möglich wurde, besserte sich die Lage auch im Landverkehr rasch, umso mehr als sich dann die ausländischen Bahnen im Verlaufe des Jahres 1946 wieder vermehrt an der Wagenstellung für schweizerische Transittransporte beteiligten. Allerdings resultierte aus dieser allmählichen Normalisierung noch keine Entlastung des schweizerischen Wagenparks, da die im Vergleich zum Vorjahre erheblich größeren Einfuhren des Jahres 1946 weiterhin nur mit der zusätzlichen Hilfe schweizerischer Güterwagen möglich wurden.

Mit der Aufwärts-Entwicklung im See- und Landverkehr im Verlaufe des Jahres 1946 spielte sich der schweizerische Außenverkehr immer mehr auf seine traditionellen Verkehrswege ein. Obwohl die Rheinschiffahrt im Jahre 1947 ihr Vorkriegsvolumen, vor allem infolge außerordentlicher Witterungseinflüsse (Trockenheit!), noch nicht wieder erreichen konnte, übertraf der gesamtschweizerische Einfuhrverkehr 1947 bereits das letzte Vorkriegsergebnis. Dies ist besonders beachtlich, weil infolge der noch verminderten industriellen und landwirtschaftlichen Produktionskapazität der meisten europäischen Länder

---

[14] Die Verluste an rollendem Material, berechnet auf den Vorkriegsbestand, beliefen sich auf:

| | Frankreich[15] | Italien[16] |
|---|---|---|
| Lokomotiven | 79 % | 60 % |
| Güterwagen | 70 % | 60 % |

[15] Vgl. de Senarclens Jean, Les chemins de fer français et l'approvisionnement de la Suisse, in: Revue économique franco-suisse, Nr. 1/1947.

[16] Nach den Angaben von Prof. Guido Corbellini, Minister für das Transportwesen, anläßlich eines Vortrages über den Wiederaufbau der ital. Bahnen. Vgl. Basler Nachrichten, Nr. 24/1949.

und des für die Schweiz besonders schwer wiegenden Ausfalls Deutschlands der schweizerische Außenhandel eine stärkere Umlegung nach Ueberseeländern erfuhr. Damit verband sich eine Steigerung des schweizerischen Seeverkehrs, der im Jahre 1947 über 3 Millionen Tonnen gegenüber 2 Millionen Tonnen im Jahre 1938 erreichte, sowie ein erhöhter Umschlagsverkehr für die Schweiz in den europäischen Seehäfen[17].

*b) Der schweizerische Durchfuhrverkehr über Genua*

aa) Verkehrsentwicklung[18]

Nach der Freigabe des Hafens von Genua im September 1945 nahm der schweizerische Einfuhrverkehr rasch wieder bedeutende Ausmaße an. Bereits am 17. September 1945 traf als erstes Schweizerschiff die «Calanda» mit einer Ladung von fast 7.000 Tonnen Weizen in Genua ein. In der Folge langten regelmäßig neue Ladungen an, so daß in den letzten 3½ Monaten des Jahres 1945 135.000 Tonnen für die Schweiz umgeschlagen werden konnten. Angesichts der noch sehr schwierigen Verhältnisse im Hafen war dieses Verkehrsergebnis erstaunlich hoch, entsprach es doch der durchschnittlichen Jahreseinfuhr über Genua in der Vorkriegszeit. Nachdem ab 1. Dezember 1945 für den Getreideumschlag wieder Silos zur Verfügung gestellt werden konnten, erhöhte sich die Umschlagsleistung erneut, und die schweizerischen Einfuhren über Genua stiegen auf 540.000 Tonnen im Jahre 1946 und auf gar 590.000 Tonnen im Jahre 1947. Infolge verminderter Getreidezufuhren, die wieder vermehrt über die traditionelle Rheinroute geleitet wurden, sank der Einfuhrverkehr im Jahre 1948 auf 430.000 Tonnen, blieb damit aber immer noch auf einem gegenüber dem Vorkriegsdurchschnitt um das Dreifache höheren Niveau.

Weniger ausgeprägt, aber in der gleichen aufsteigenden Linie entwickelte sich der schweizerische Ausfuhrverkehr

---

[17] Vgl. dazu A, 1. und 2. Kapitel, S. 22 ff. und S. 36.

[18] Die Tabelle mit der detaillierten Verkehrsentwicklung findet sich in Teil C, Einführung, S. 83. Vgl. daselbst auch S. 84, 88 und 94.

Die Verkehrszahlen für das Jahr 1948 sind dem Jahresbericht 1948 des Consorzio Autonomo entnommen, in: Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, Nr. 2/1949, S. 97—124.

über Genua: Zeigten die 1.500 Tonnen des Jahres 1945 zumindest die Wiederaufnahme auch dieses Verkehrs an, so stieg die Ausfuhr dann rasch und andauernd von 32.000 Tonnen im Jahre 1946 auf 42.000 Tonnen im Jahre 1947 und auf 55.000 Tonnen im Jahre 1948. Sieht man von den Kriegsjahren 1940 und 1941 ab, so weist das Jahr 1948 das höchste je im Ausfuhrverkehr erzielte Ergebnis auf.

Der Anteil des in Genua umgeschlagenen Güterverkehrs an der schweizerischen Gesamt-Einfuhr und -Ausfuhr zeigt folgendes Bild[19]:

| | Gesamt-Einfuhr | See-Einfuhr | Gesamt-Ausfuhr | See-Ausfuhr |
|---|---|---|---|---|
| | | Anteile in Prozenten | | |
| 1938 | 1,9 | 6,6 | 7,1 | 24,8 |
| 1947 | 7,5 | 17,7 | 9,0 | 33,6 |

Gegenüber dem Jahre 1938 mit nur einem Fünfzehntel bewältigte somit der Hafen von Genua im Jahre 1947 nahezu einen Fünftel der schweizerischen See-Einfuhr, sowie gut einen Drittel (1938: einen Viertel) der schweizerischen See-Ausfuhr. Die entsprechenden Anteile an der schweizerischen Gesamteinfuhr, bzw. Gesamtausfuhr hatten sich ebenfalls beträchtlich erhöht.

Gegenüber der Vorkriegszeit erfuhr auch der Anteil des Schweizer Verkehrs am gesamten Hafenverkehr eine bemerkenswerte Steigerung, obwohl natürlich die hohen Anteilzahlen der Kriegsjahre nicht mehr erreicht wurden. Während in der Zwischenkriegszeit dieser Anteil 2—2½ Prozent jährlich betragen hatte, veränderte sich dieses Verhältnis in der Nachkriegszeit wie folgt[20]:

| | |
|---|---|
| 1945 | 11,25 % |
| 1946 | 12,22 % |
| 1947 | 9,30 % |
| 1948 | 7,28 % |

Trotz der hohen schweizerischen Verkehrsergebnisse in den Jahren 1947 und 1948 sank natürlicherweise mit zunehmender Normalisierung der Verkehrsverhältnisse im Hafen der schwei-

[19] Vgl. C, 2. Kapitel, S. 142 für die Einfuhr sowie A, 1. Kapitel, S. 36 für die Ausfuhr.

[20] Relazione statistica del 1947, S. XVIII.

zerische Verkehrsanteil. In Anbetracht dessen, daß das Verkehrsjahr 1948 wieder als Normaljahr angesprochen werden kann, darf der Anteil von 7,28 Prozent im Vergleich zum durchschnittlichen Vorkriegsanteil von 2—2½ Prozent als überaus hoch bezeichnet werden.

Die Entwicklung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über den Hafen von Genua in den ersten Jahren nach dem zweiten Weltkrieg zeigt im Vergleich zur Entwicklung nach dem ersten Weltkrieg deutliche Unterschiede. Damals währte die Periode eines erhöhten schweizerischen Durchfuhrverkehrs kaum zwei volle Jahre, während sie nach dem zweiten Weltkrieg bereits vier Jahre andauert und vorläufig (Frühjahr 1949) noch keine Anzeichen entscheidender Verkehrsschrumpfungen zu verzeichnen sind. Nebst den strukturellen Veränderungen im Verhältnis Seeverkehr-Landverkehr, die als Folge der veränderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse nach dem Kriege auftraten, und den durch den erhöhten schweizerischen Seeverkehr bedingten, allgemein erhöhten Umschlagsverkehr der Seehäfen für die Schweiz bestehen noch weitere Ursachen, die den hohen Durchfuhrverkehr über Genua erklären. Eine ergibt sich aus der Art und Weise, in welcher bald nach Kriegsende der Hafen von Genua in den Dienst des Schweizer Verkehrs gestellt wurde. Im Gegensatz zur Zeit nach dem ersten Weltkrieg wurde diesmal nichts unterlassen, um für die Verkehrsabwicklung nach und von der Schweiz die bestmöglichen Bedingungen zu schaffen und die auftauchenden Schwierigkeiten und Unzulänglichkeiten so rasch als möglich zu beseitigen. Anderseits gab auch die Schweiz ihr Interesse am Transitverkehr durch Italien dadurch kund, daß sie Italien einen Wiederaufbaukredit von 80 Millionen Schweizer Franken gewährte, der vor allem für die Wiederinstandstellung der dem Transitverkehr dienenden Verkehrsanlagen verwendet werden sollte. Welch großes Gewicht die Schweiz auf die Verbesserung ihrer ausländischen Zufuhrwege legte und mit welchen Mitteln sie versuchte, den Wiederaufbau der dazu unentbehrlichen Anlagen anzuspornen, geht u. a. daraus hervor, daß das Inkrafttreten des am 10. August 1945 unterzeichneten schweizerisch-italienischen Wirtschaftsabkommens vom Zeitpunkt der Wiederbenützung des Hafens von Genua oder von

Savona abhängig gemacht wurde[21]. Daß die Schweiz ebenfalls an den Arbeiten, welche den Oberrhein wieder schiffbar machen sollten, führend beteiligt war, beweist, daß ihre Hilfe nicht einseitig gewährt wurde.

Die Bestellung einer gemischten italienisch-schweizerischen Verkehrskommission «Pro Porto di Genova» im Jahre 1946, deren Funktion anfangs 1948 auch auf den Hafen von Savona ausgedehnt wurde, trug wesentlich zur immer reibungsloseren Abwicklung des Umschlags- und Eisenbahnverkehrs bei. (Eine solche Kommission wurde im Dezember 1948 übrigens auch für den Hafen von Marseille bestellt). Durch die italienisch-schweizerische Zusammenarbeit in dieser Kommission konnten Unzulänglichkeiten, wie sie sich in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg ergeben und zur Umleitung des Schweizer Verkehrs nach andern Häfen geführt hatten, verhindert werden. Ebenso konnten Schwierigkeiten, die sich natürlicherweise aus dem Umstand ergaben, daß der Hafen nach dem Krieg wieder aufgebaut werden mußte, rasch behoben und den Ansprüchen des Schweizer Verkehrs besser entsprochen werden. Dadurch gelang es dem Hafen von Genua, einen wesentlichen Teil des während des Krieges zusätzlich bewältigten Verkehrs auch in der Nachkriegszeit beizubehalten und seine Bedeutung im Schweizer Seeverkehr auch im vierten Jahr nach Kriegsende auf einem wesentlich höheren Niveau zu halten als in der Vorkriegszeit.

### bb) Verkehrsanalyse

Allgemein ist zu sagen, daß die bereits in den Kriegsjahren festgestellten Veränderungen im Verhältnis der Massengüter zu den Allgemeinen Gütern in den ersten Nachkriegsjahren weiter-

---

[21] Vgl. Wirtschaftsabkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Königreich Italien, unterzeichnet in Bern am 10. August 1945. Sonderdruck aus dem Schweizerischen Handelsamtsblatt Nr. 197 vom 24. August 1945.

Da dieses Abkommen infolge des Einspruches Großbritanniens und der USA nicht in Kraft treten konnte, wickelte sich der gegenseitige Warenverkehr auf Grund privater Kompensationen ab, bis es im Jahre 1947 gelang, den Waren- und Zahlungsverkehr wiederum auf eine vertragliche Grundlage zu stellen (Geschäftsbericht des Bundesrates 1946, S. 309; 1947, S. 279).

bestehen blieben[22]. Im Jahre 1948 erhöhte sich der Anteil der Allgemeinen Güter am gesamten Einfuhrverkehr gar auf 42,4 % gegenüber nur 29,7 % im Jahre 1938. Einzig im Jahre 1947, in welchem ganz außerordentlich hohe Getreide-Einfuhren über Genua getätigt wurden, sank der Anteil der Allgemeinen Güter auf ein Zwischenkriegsniveau von 26,2 %.

Soweit eine Analyse der einzelnen Umschlagsgüter möglich ist, ergibt sich für die Jahre 1945—1948 folgendes Bild[23]:

Im Einfuhrverkehr erzielte Getreide nach wie vor die höchsten Umschlagsziffern; sein Anteil am Gesamteinfuhrverkehr bewegte sich in den Jahren 1945—1948 zwischen 55 und 65 Prozent. Wie bedeutungsvoll für die Schweiz gerade die Getreide-Einfuhren über Genua in der ersten Nachkriegszeit waren, geht daraus hervor, daß auf die Nachricht hin, die Alliierten würden der Schweiz zusätzlichen Schiffsraum zur Verfügung stellen und der erste Dampfer mit Weizen könne Genua anlaufen, am 3. September die Brotration von 200 auf 250 Gramm täglich mit Wirkung ab 1. Oktober 1945 hinaufgesetzt wurde[24]. Die noch ungenügende Verkehrskapazität der Rheinroute bewirkte, daß im Jahre 1947 überhaupt zum ersten Mal in Friedenszeiten rund die Hälfte (350.000 Tonnen) der überseeischen Getreide-Einfuhren über Genua geleitet wurden. Mit dem Eintreten normalerer Verhältnisse auf dem Rhein im Jahre 1948 sank die Getreideeinfuhr über Genua wieder auf 215.000 Tonnen, war aber noch doppelt so groß als im Jahre 1938.

Feste und flüssige Brennstoffe wurden in erster Linie über Savona geleitet, das in der Nachkriegszeit eine ganz unerwartete Bedeutung für die Schweiz erlangte[25]; doch bewältigte auch Genua einen Umschlag von früher unbekannter Größe.

Der Umschlag der Allgemeinen Güter erfuhr gesamthaft bedeutende Erhöhungen. Am ausgeprägtesten erwiesen sie sich bei Zucker, Oelsamen, Früchten und Gemüsen, Lebensmitteln und Wein.

---

[22] Vgl. Tabelle in C, Einleitung, S. 94.

[23] Vgl. Güterstruktur des schweizerischen Einfuhrverkehrs über Genua, C, Einleitung, S. 92, 93.

[24] Ritter R., «Freihäfen» oder «freie Häfen» für die schweizerische Einfuhr, in: Strom und See, Nr. 3/1945, S. 56.

[25] Vgl. S. 168 ff.

Die Güterstruktur im Ausfuhrverkehr, die leider statistisch nicht erfaßt wird, dürfte von der in der Kriegszeit festgestellten nicht wesentlich verschieden sein[26] und der traditionellen schweizerischen Ausfuhrstruktur entsprechen, in welcher Maschinen, Instrumente und Apparate, Uhren, Chemische Produkte und nach dem Krieg wieder vermehrt Textilien vorherrschen. Wichtigstes Ausfuhrgut blieben nach wie vor Maschinen[27].

Die Verkehrsanalyse des schweizerischen Durchfuhrverkehrs über Genua erhielte einen besonderen Wert, wenn sich die Herkunfts- und Bestimmungsländer mit Sicherheit feststellen ließen. Wohl wird in der «Relazione statistica del 1947», in welcher der Verkehr des Hafens von Genua statistisch umfassend analysiert ist, nach Herkunfts- und Bestimmungsländern unterschieden, jedoch nur für den Gesamtverkehr, also ohne besondere Ausscheidung des Schweizer Verkehrs. Immerhin gibt auch diese Gesamtverkehrsanalyse einen Fingerzeig für die Analyse des Schweizer Verkehrs, sodaß wir sie im folgenden wiedergeben[28]:

**Aufteilung des Genueser Gesamtverkehrs nach Herkunfts- und Bestimmungsländern**

| | Einfuhr (Herkunft) | | | Ausfuhr (Bestimmung) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Herkunft / Bestimmung | 1938 in % | 1947 in % | Veränderung (auf 10 000 Tonnen genau) | 1938 in % | 1947 in % | Veränderung (auf 10 000 Tonnen genau) |
| Nordamerika | 10,9 | 47,7 | + 2.310.000 | 5,7 | 9,2 | — 20,000 |
| Zentral- und Südamerika | 8,2 | 12,1 | + 280.000 | 5,1 | 19,8 | + 40.000 |
| Afrika | 5,1 | 5,8 | + 70.000 | 34,9 | 8,7 | — 410.000 |
| Schwarzes Meer, Levante | 4,0 | 2,1 | — 100.000 | 3,9 | 10,3 | — |
| Indien, Ferner Osten, Australien | 4,6 | 8,0 | + 220.000 | 3,3 | 9,6 | + 10.000 |
| Frankreich, Spanien, Portugal | 2,0 | 1,2 | — 40.000 | 1,5 | 4,0 | — |
| Nordeuropa | 45,0 | 8,7 | — 2.020.000 | 5,6 | 12,4 | — 10.000 |
| Küstendienst | 20,2 | 14,4 | — 260.000 | 40,0 | 26,0 | — 380.000 |
| | 100,0 | 100,0 | — 470.000 | 100,0 | 100,0 | — 770.000 |

[26] Vgl. C, 2. Kapitel, 2a, cc, S. 140 ff.

[27] Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, Nr. 2/1949, S. 114.

[28] Relazione statistica del 1947, S. XII, XIII.

| Einfuhr | 1938 | 1947 | Veränderung |
|---|---|---|---|
| Gesamtverkehr in Tonnen | 5.670.000 | 6.140.000 | + 470.000 |
| Ausfuhr | | | |
| Gesamtverkehr in Tonnen[29] | 1.310.000 | 540.000 | — 770.000 |

Die bedeutendste Veränderung zwischen 1938 und 1947 im Gesamt-Einfuhrverkehr über Genua trat ein in der Verkehrszunahme aus Nordamerika, welche die Verkehrsabnahme aus Nordeuropa gerade ausglich.

Aus der Aufstellung «Gliederung des schweizerischen Aussenverkehrs in Land- und Seeverkehr»[30] ist ersichtlich, daß die Schweizer Einfuhr aus Nordamerika im gleichen Zeitraum um rund 1 Million Tonnen zugenommen, jene aus Nordeuropa dagegen um nur rund 140.000 Tonnen abgenommen hat. Tendenziell ist also auch im schweizerischen Einfuhrverkehr die gleiche Aenderung wie im Gesamteinfuhrverkehr Genuas festzustellen, mit der Abweichung allerdings, daß sich die Verschiebung im gesamten nicht ausgleicht, sondern die Zunahme des Verkehrs aus Nordamerika siebenmal größer ist als die Verkehrsabnahme aus Nordeuropa im Seeverkehr. Die bedeutende Zunahme des Verkehrsanteils Nordamerikas am Genueser Gesamtverkehr wirkte sich aber nicht in einer entsprechenden Zunahme des nordamerikanischen Anteils am schweizerischen Durchfuhrverkehr über Genua aus. Wohl wurden die schweizerischen Zufuhren aus Nordamerika im Jahre 1947 vermehrt nach dem Mittelmeer geleitet als in der Vorkriegszeit, in welcher die Nordseehäfen diesen Verkehr fast ausschließlich bewältigt hatten. Diese Verkehrsumleitung kam aber nicht Genua, sondern Savona zugute, wo ein beträchtlicher Teil der stark angestiegenen schweizerischen Kohlenzufuhren aus den Vereinigten Staaten (1938: 8.870 Tonnen, 1947: 657.676 Tonnen)[31] umgeschlagen wurde[32].

Viel näher liegt die Annahme, daß die vermehrten schweizerischen Zufuhren aus den Ländern der Kategorie 1 (Südeuropa,

---

[29] Ausschließlich Bordproviant und Bunkerkohlen (vgl. Gesamtausfuhrzahlen Teil B, 2. Kapitel, S. 62 für 1938 und Teil C, 3. Kapitel, 1, S. 159 für 1947).

[30] Vgl. Teil A, 1. Kapitel, insbesondere S. 28, 31.

[31] Schiffahrt und Weltverkehr Nr. 68/1948: Kohlenbezugsländer der Schweiz 1934—1947, S. 20.

[32] Vgl. Teil A, 2. Kapitel, Tabelle «Güterstruktur der schweizerischen Einfuhr über europäische Seehäfen im Jahre 1947», S. 42, 43.

Afrika, Asien, Australien, Mittel- und Südamerika) stammen. In der Tat ist für diese Verkehrsrelationen eine Verkehrszunahme von 275.000 Tonnen eingetreten, die vor allem von den gestiegenen Einfuhren aus Mittel- und Südamerika herrührt. Die eingetretenen Veränderungen in den Anteilzahlen Genuas am schweizerischen Seeverkehr, aufgeteilt in vier Länderkategorien[33], stützen unsere Annahme. Während Genuas Anteil am schweizerischen Einfuhrverkehr aus den Ländern der Kategorie 1 im Jahre 1938 nur 12,6 % ausmachte, betrug dieser im Jahre 1947 42,6 %, war also um ganze 30 % höher. Dagegen stiegen die Anteilzahlen bei Berücksichtigung der andern drei Länderkategorien in wesentlich geringerem Ausmaße an. Mit aller Vorsicht, aber doch einiger Sicherheit kann deshalb geschlossen werden, daß die Zunahme des schweizerischen Einfuhrverkehrs über den Hafen von Genua in erster Linie aus den Gebieten der Länderkategorie 1, dem «natürlichsten» Verkehrseinzugsgebiet Genuas stammt.

Diese Feststellung wird durch die Verkehrsleitung des wichtigsten Einfuhrgutes, Getreide, wie sie aus der Praxis bekannt ist, erhärtet. Im Jahre 1938 wurden die Getreidelieferungen aus Rußland, Rumänien und der Türkei (rund 200.000 Tonnen) über Genua (100.000 Tonnen) und zum kleineren Teil über Marseille (60.000 Tonnen) geleitet. Die Getreidesendungen aus Südamerika (rund 340.000 Tonnen) wurden ausschließlich über die Rheinroute verfrachtet. Im Jahre 1947 fielen Lieferungen aus Rußland ganz aus. Aus dem Mittelmeergebiet stammten nur geringe Getreidezufuhren (Türkei, Naher Osten 25.000 Tonnen). Die Hauptzufuhren über Genua kamen aus Argentinien, das 265.000 Tonnen lieferte, sowie aus Brasilien mit rund 10.000 Tonnen. Da Genua im Jahre 1947 350.000 Tonnen Getreide für die Schweiz umschlug und die Einfuhren aus den genannten Gebieten nur 300.000 Tonnen ausmachen, ist anzunehmen, daß noch rund ein Fünftel der gesamthaft 250.000 Tonnen betragenden Einfuhren aus Nordamerika über Genua geleitet wurde. Aus diesen Zusammenhängen ist ersichtlich, daß die im Genueser Gesamtverkehr eingetretene Verschiebung zugunsten Nord- und Südamerikas im schweizerischen Einfuhrverkehr insofern zu-

[33] Vgl. Teil C, Einführung, S. 90.

trifft, als die schweizerischen Einfuhren aus Südamerika im Jahre 1947 in wesentlich verstärktem Maße als 1938 über Genua geleitet, jene aus Nordamerika zu einem kleinen Teil von den Nordseehäfen nach Genua abgelenkt wurden.

Im Ausfuhrverkehr kann die Analyse nach Bestimmungsländern infolge der für diesen Zweck besser geeigneten statistischen Erhebungen mit größerer Sicherheit und Genauigkeit erfolgen. Die Verhältnisse im Gesamtausfuhrverkehr[34], die durch den großen Verkehrsrückgang nach Afrika (Verlust der afrikanischen Kolonien!) und im Küstendienst beherrscht sind, können für die Analyse des schweizerischen Ausfuhrverkehrs über Genua nicht herangezogen werden. Die verfeinerte statistische Erhebung nach dem Kriege aber, welche den schweizerischen Ausfuhrverkehr nach den hauptsächlichsten Verkehrsrichtungen festhält, erlaubt im Gegensatz zum Einfuhrverkehr eine direkte Analyse. Da diese Erhebungen für die Vorkriegszeit fehlen, können freilich keine allfälligen Verschiebungen in der Nachkriegszeit festgestellt werden. Für die Jahre 1947 und 1948 zeigt sich nun folgendes Bild:

**Die Verkehrsrichtungen der schweizerischen Ausfuhr über Genua 1947 und 1948[35]**

| Richtung der Ausfuhr | 1947 (11 Monate) | | 1948 (10 Monate) | | 1947/48 Durchschnitt | 1947 Richtung der Gesamtausfuhr Genuas |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnen | % | Tonnen | % | % | % |
| Küstendienst | 66 | 0,2 | 5.296 | 11,3 | 5,7 | 26,0 |
| Mittelmeer | 13.515 | 35,1 | 14.955 | 31,9 | 33,5 | 22,0 |
| über Suez | 8.828 | 23,0 | 10.941 | 23,4 | 23,2 | 9,6 |
| Nordeuropa | 618 | 1,6 | 923 | 2,0 | 1,8 | 12,4 |
| Amerika | 15.450 | 40,1 | 14.708 | 31,4 | 35,8 | 29,0 |
| | 38.477 | 100,0 | 46.823 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| *Monat Februar 1947 | 3.079 | | | | | |
| *Monate Februar, November 1948 | | | 7.844 | | | |
| Schweizerische Gesamtausfuhr | 41.556 | | 54.667 | | | |

* Die Details für diese Monate konnten nicht festgestellt werden.

[34] Vgl. Teil C, 3. Kapitel, 2, b, bb, S. 170.

[35] Auf Grund der vom Consorzio Autonomo herausgegebenen Monatsstatistiken der Jahre 1947 und 1948 zusammengestellt.

Diese Analyse zeigt, daß die Richtung der Schweizer Ausfuhr nicht mit der Richtung der Genueser Gesamtausfuhr übereinstimmt. Im Gegensatz zu dieser war sie zu je einem Drittel nach dem Mittelmeergebiet, nach den fernöstlichen Gebieten und nach Amerika bestimmt. Vergleichen wir die obigen Ergebnisse mit der auf Grund der schweizerischen Außenhandelsstatistik und in die vier Länderkategorien aufgeteilte schweizerische See-Ausfuhr[36], so erhalten wir folgende Gegenüberstellung:

| | See-Ausfuhr-[36] gliederung gemäß Außenhandels-statistik (Länderkategorie 1) | See-Ausfuhr-[37] gliederung gemäß Hafenstatistik* | Anteil Genua |
|---|---|---|---|
| | Tonnen | | % |
| Süd-Europa | 16.419 | 15.118 | 68,1 |
| Afrika | 5.831 | | |
| Asien, Australien | 11.700 | 9.540 | 81,5 |
| Süd- und Mittelamerika[38] | 26.237 | 16.280 | 62,2 |
| Ausfuhr nach der Länderkategorie 1 | 60.187 | 40.938 | 69,0 |
| Nordeuropa | | 618 | |
| | | 41.556 | |

* Gewichte der Tabelle auf vorstehender Seite gemäß den berechneten Anteilzahlen auf 12 Monate ergänzt. Die Ausfuhr in Richtung Mittelmeer und Küstendienst (Tabelle S. 173) wurde der Ausfuhr nach Südeuropa und Afrika (obige Tabelle) gleichgestellt.

Die Verkehrsleitung der gesamten schweizerischen Ausfuhr im Seeverkehr ist gestützt auf unsere Analyse mit ziemlicher Präzision feststellbar. Ueber den Hafen von Genua gehen die Ausfuhren nach südeuropäischen Ländern und Afrika zu zwei Dritteln, nach dem Fernen Osten und Australien zu über vier Fünfteln und nach Mittel- und Südamerika zu nahezu zwei Dritteln. Für die Ausfuhren nach den Ländern der Kategorie 1 un-

[36] Vgl. Teil A, 1. Kapitel, S. 27.

[37] Vgl. Tabelle auf vorstehender Seite.

[38] Da die Aufteilung der Ausfuhr nach Amerika (vgl. Tabelle auf vorstehender Seite) nicht näher bekannt ist, ferner anzunehmen ist, daß die schweizerische Ausfuhr nach Nordamerika zum überwiegenden Teil über die Nordseehäfen geleitet wird, dürften die in der Hafenstatistik ausgewiesenen Zahlen mit ziemlicher Sicherheit ausschließlich die schweizerischen Ausfuhren nach Süd- und Mittelamerika betreffen.

serer Analyse besitzt somit Genua eine weitgehende Vorherrschaft. Was Genua an Ausfuhren nach diesen Ländern entgeht, wird über die Nordseehäfen geleitet, vor allem ein Teil der Ausfuhren nach Spanien/Portugal und nach Mittel- und Südamerika. Die Nordseehäfen ihrerseits, in erster Linie Antwerpen, besitzen das Primat auf die Ausfuhren nach Nordamerika, sowie natürlicherweise nach den nordeuropäischen Staaten (Großbritannien/Skandinavien). Die bescheidenen schweizerischen Ausfuhren nach den französischen Kolonien in Afrika werden über Marseille geleitet.

### 3. Genua und die internationale Verkehrskonkurrenz

Wie für die Zeit vor dem Kriege ist nun auch wieder für die Nachkriegszeit der Einfluß der Transportkostengestaltung auf die Leitung des schweizerischen Außenverkehrs zu untersuchen. Während in den Kriegsjahren und in der allerersten Nachkriegszeit die Fragen der Transportkostenhöhe vor der Frage, über welche Verkehrswege ein Transport überhaupt geleitet werden könne, zurücktreten mußte, so ist mit zunehmender Normalisierung der Verkehrsabwicklung die freie Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrswegen erneut möglich geworden und damit die Bedeutung der Transportkostenhöhe wieder mehr in den Vordergrund gerückt. Allmählich entstand so wieder eine Art internationaler Verkehrskonkurrenz um die Verkehrsleitung des schweizerischen Außenhandels, wie sie in scharfer Form vor dem Kriege zwischen den verschiedenen, in Frage stehenden Seehäfen, sowie zwischen den beteiligten Eisenbahnen bestanden hatte. Die Bedeutung Genuas im schweizerischen Außenverkehr ist auch in der Nachkriegszeit immer mehr von der Höhe der Transportkosten im Vergleich mit den andern möglichen Verkehrswegen beeinflußt.

In der Folge soll deshalb ein kurzer Ueberblick über die Entwicklung der Transportkosten in der Nachkriegszeit und über die wahrnehmbaren Anzeichen einer neuentstehenden internationalen Verkehrskonkurrenz gegeben, sowie die Stellung Genuas in diesem Verkehrswettbewerb aufgezeigt werden.

*a) Die Entwicklung der Transportkosten*

Wie wir bereits an anderer Stelle festgestellt haben[39], erfuhren die Transportkosten im internationalen Verkehr, insbesondere die Seefrachten, während des Krieges überaus scharfe Erhöhungen. Dadurch wurde die schweizerische Volkswirtschaft in einem wesentlich höheren Maße als vor dem Kriege durch Transportkosten belastet. Nach Kriegsende war deshalb ein rascher Abbau des überhöhten Frachtkostenniveaus im internationalen Verkehr eines der dringendsten schweizerischen Anliegen.

Der erwünschte Kostenabbau trat vor allem bei den S e e f r a c h t e n ein. Eine erste Senkung entstand durch den Wegfall von rein kriegsbedingten Aufwendungen, wie kostspielige Kontrollmaßnahmen, Einholen von Transportbewilligungen, Geleitscheine, Garantiezeugnisse usw. Durch die Wiederaufnahme des direkten Verkehrs fielen die kostspieligen Umwege (Pendelverkehr) und die damit verbundenen Zwischenumladungen der Verkehrsgüter dahin. Durch die Senkung der Versicherungsansätze konnten weitere namhafte Einsparungen erzielt werden; es betrugen die bezahlten Durchschnittsprämiensätze für Seereisen im Jahre 1945 nur noch 0,33 % gegen 0,88 % im Vorjahre, während bei den Landreisen die Durchschnittssätze sogar von 1,79 % im Jahre 1944 auf 0,3 % im Jahre 1945 sanken[40]; dabei bleibt zu beachten, daß die Prämiensenkungen erst nach Kriegsende vorgenommen wurden, sodaß die effektiven Senkungen noch größer waren als aus den angegebenen Jahres d u r c h s c h n i t t s sätzen hervorgeht.

Auch die reinen Beförderungskosten zur See bildeten sich rasch zurück. Die Freigabe von Schiffen für den Schweizer Verkehr durch die U.M.A.[41] im September 1945 bewirkte eine erste erhebliche Senkung, denn die U.M.A. setzte Normen in Kraft, die weniger als die Hälfte der bis dahin üblichen Ansätze betrugen[42]. Als infolge der Auflösung der U.M.A. im März 1946 eine

[39] Vgl. Teil C, 2. Kapitel, 2, b, bb, S. 149.
[40] Geschäftsbericht des Bundesrates für das Jahr 1945 S. 406.
[41] Vgl. 3. Kapitel, 2, a, S. 163.
[42] Geschäftsbericht des Bundesrates für das Jahr 1945 S. 406.

große Anzahl von Liberty-Schiffen in den freien Verkehr übergeführt wurden, setzte nochmals ein starker Druck auf die Seefrachten ein. Ende 1946 betrugen die Seefrachten durchschnittlich noch einen Drittel der im Frühjahr 1945 geltenden Ansätze und hatten sich somit wieder stark den Vorkriegssätzen angenähert. Innerhalb von 1½ Jahren waren etwa die Seefrachten für Getreidesendungen von den USA nach Antwerpen/Genua von durchschnittlich 40 Dollars auf durchschnittlich 14 Dollars gesunken, für Getreidesendungen aus Südamerika von durchschnittlich 70 Dollars auf durchschnittlich 18 Dollars. Im gleichen Verhältnis waren auch die Seefrachten für Stückgutsendungen zurückgegangen.

Das starke Angebot an Schiffsraum bewirkte in den Jahren 1947 und 1948 noch zusätzliche Seefrachten-Senkungen als Folge der starken Konkurrenz auf dem Frachtenmarkte, auf welchem zeitweilig sogar wieder ein deutliches Ueberangebot an Frachtraum festzustellen war.

Die Entwicklung der Umschlagskosten in den Seehäfen ist nur schwer zu überblicken, ein Kostenvergleich, wie bereits erwähnt, überhaupt in vielem problematisch[43]. Im wesentlichen kann festgestellt werden, daß die Umschlagskosten in der Nachkriegszeit steigende Tendenz aufwiesen. Aus den Umschlagsgebühren mußten zum Teil die Wiederaufbaukosten gedeckt werden, was durch Erhöhung der Hafengebühren, sowie durch Tariferhöhungen für die Verwendung der mechanischen Einrichtungen und der Lagerhäuser und Silos erreicht wurde. Ebenso sind die Arbeitskosten wie die Kosten für die sozialen Aufwendungen gestiegen, nicht zuletzt infolge der wiederholten Streiks der Hafenarbeiter in zahlreichen Seehäfen. Innerhalb der gesamten Transportkosten im internationalen Verkehr spielen aber die Umschlagskosten eine weniger bedeutende Rolle als die Seefrachten und die binnenländischen Beförderungskosten.

Die binnenländischen Beförderungskosten endlich waren nach Kriegsende sofort starken Aenderungen unterworfen. Gewisse Einsparungen konnten erzielt werden durch

[43] Vgl. Teil B, 2. Kapitel, 2, b, S. 76.

den Wegfall von Umwegen und durch beschleunigte Beförderung. Diesen Einsparungen standen aber ganz bedeutende Tariferhöhungen in fast allen europäischen Ländern gegenüber. Die einzelnen Tariferhöhungen folgten sich oft innert kurzen Zeitabständen und beliefen sich nicht selten auf Hunderte von Prozenten. In den meisten Fällen wurden die Erhöhungen durch das starke Ansteigen der Preisniveaus der Wirtschaft verursacht, nur selten waren damit wirklich reale Mehreinnahmen verbunden.

Die Erhöhung der Transitfrachten war eine allgemeine Erscheinung in einer Zeitperiode, in welcher infolge der durch den Krieg noch zerrütteten Verkehrslage eigentliche Verkehrsablenkungen nicht zu befürchten waren. Nachdem bereits Frankreich im Jahre 1945 noch vor Kriegsende Transittarife in Kraft gesetzt hatte, die gegenüber dem französischen Binnenverkehr erhöhte Frachtsätze in Anwendung brachten, wurde diese den internationalen Abkommen widersprechende Tarifpolitik auch von andern Ländern, so von Italien und Rumänien, übernommen[44]. Die internationale Tariflage im Eisenbahnverkehr war noch Ende 1948/Anfang 1949 nicht gründlich stabilisiert und im einzelnen unübersichtlich[45].

Für die Schweiz wirkten sich die zahlreichen Frachterhöhungen in den Nachbarstaaten nur zum Teil als Verteuerung ihres Außenverkehrs aus. Die eingetretenen Frachterhöhungen wurden durch die Währungsentwertungen kompensiert. Um durch die fortwährenden Währungsentwertungen nicht gezwungen zu sein, ständig die Bahnumrechnungskurse zu manipulieren, gingen verschiedene Eisenbahnverwaltungen dazu über, ihre Transittarife im Verkehr mit der Schweiz in Schweizer Währung auszudrücken. So führte Italien für den Transitverkehr mit der Schweiz über italienische Häfen besondere Frachtsätze in Schwei-

[44] Vgl. Freiheit des Durchgangverkehrs, in: Transport Nr. 11/1946, S. 4112.

[45] Ueber die Entwicklung der europäischen Tariflage im Eisenbahnverkehr vgl. die ausgezeichneten Uebersichten in «Transport»:
Die europäische Tariflage Ende 1945, Transport 3/1946.
Die europäische Tariflage Ende 1946, Transport 1/1947.
Die europäische Tariflage Ende 1947, Transport 1/1948.
Die europäische Tariflage Ende 1948, Transport 1/1949.

zer Rappen ein. Aus dem gleichen Grunde wurde für den Durchfuhrverkehr durch Deutschland am 15. September 1946 der sogenannte Dollartarif eingeführt, der feste Dollarsätze enthält und die unterschiedliche Umrechnung der deutschen Mark in den verschiedenen Ländern beseitigte.

Die Tarifentwicklung in der Schweiz seit Kriegsende verlief unverhältnismäßig viel ruhiger als im Ausland. Hatte schon im Krieg auf den 1. März 1944 hin nur eine einmalige Tariferhöhung von 10 % stattgefunden, so erfolgte auch in der Nachkriegszeit nur eine weitere lineare Tariferhöhung von nochmals 10 % auf den 1. Februar 1948. Eine bereits im Jahre 1947 angekündigte Gütertarifreform konnte bis 1949 noch nicht durchgeführt werden. Im internationalen Verkehr wurde mit Wirkung vom 31. Dezember 1945 die allgemeine Auslobungsverfügung ohne Ersatz aufgehoben und bis vier Jahre nach dem Kriege trotz der sich mehr und mehr bemerkbar machenden Konkurrenz ausländischer Strecken nicht wieder in Kraft gesetzt.

Im Jahre 1948 setzte sich mit der Normalisierung der Wirtschafts- und Währungsverhältnisse in Europa auch allgemein eine erste Stabilisierung der Eisenbahntarife durch, doch war diese Entwicklung zu Beginn des Jahres 1949 noch keineswegs abgeschlossen.

### *b) Die neue internationale Konkurrenzlage und ihre Auswirkungen*

Mit zunehmender Normalisierung der Verkehrsverhältnisse zur See und zu Lande setzte nach und nach der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrswegen wieder ein. Seine Ausdrucksformen sind aber in den Jahren nach dem Kriege viel schwerer erkennbar als in der Vorkriegszeit, da insbesondere der internationale Wettbewerb um die Leitung des schweizerischen Außenverkehrs eher versteckte als offene Formen annahm. Die vollkommene Aufhebung der Konkurrenzverhältnisse während des Krieges bedingte einen Neuaufbau der Konkurrenzmaßnahmen. Durch das Bestreben der Bahnen, sich die höheren Einnahmen aus unkonkurrenzierten Frachten so lange wie irgend mög-

möglich zu sichern, wird dieser Neuaufbau stark gehemmt und schreitet nur schrittweise und sehr langsam fort.

Die Wettbewerbsverhältnisse im europäischen binnenländischen Verkehr sind heute in mehr als einer Hinsicht undurchsichtig und durch eine Art «Geheimpolitik» der Eisenbahnen gekennzeichnet, die im Widerspruch steht zum gesetzlich geltenden Prinzip der Tarifgleichheit und Tarifveröffentlichung. Nicht nur, daß Tarifmaßnahmen entgegen den gesetzlichen Vorschriften öffentlich zu kurzfristig bekanntgegeben werden, sondern das Bestehen unveröffentlichter Frachtbegünstigungen schafft eine Situation, die eine klare Beurteilung der Wettbewerbslage im internationalen Verkehr wesentlich beeinträchtigt[46].

Unser Versuch, die Stellung Genuas im Rahmen der internationalen Verkehrskonkurrenz in der Nachkriegszeit näher zu bestimmen, kann sich nur auf die bekanntgegebenen Konkurrenzmaßnahmen gründen und vermag deshalb die wirklichen Verhältnisse nicht bis ins letzte auszuleuchten.

### aa) Die Konkurrenzlage im Einfuhrverkehr

Die Transportkostenunterschiede für die wichtigsten Verkehrsrelationen im Frühjahr 1949 gehen aus der folgenden Zusammenstellung hervor, welche parallel zu jener für die Vorkriegszeit erstellt wurde[47] und welche am Beispiel des wichtigsten Einfuhrgutes im Seeverkehr, Getreide[48], die einzelnen Kostenelemente im gleichen Zeitpunkt festhält:

---

[46] Vgl. «Transport», Nr. 1/1949, S. 27.

[47] Vgl. Teil C, 1. Kapitel, 3, a, S. 106.

[48] Obwohl die schweizerische Getreide-Einfuhr im Gegensatz zur Zwischenkriegszeit als Folge des Krieges immer noch beim Bund monopolisiert ist und sich deshalb die Frachtkostenunterschiede nicht immer, wie beim Einkauf durch Private, ausnutzen lassen, wurde zu Vergleichzwecken mit der Vorkriegszeit die Transportkostenberechnung für das gleiche Verkehrsgut — eben Getreide — angestellt.

**Kostenberechnung für den Transport von einer Tonne Brotweizen (März 1949)**

(10 Tonnen-Sätze in Schweizer-Franken)

| Kostendetail | Verkehrsleitung | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Genua | | | | | | Marseille | | Antwerpen/Rotterdam via Rhein | |
| 1. Umschlag | 6.30 | | 6.30 | | 6.30 | | 14.40 | | —.— | |
| 2. Seefracht-Differenz | 8.— | | 8.— | | 8.— | | 8.— | | —.— | |
| 3. Bahnfracht: | | | | | | | | | | |
| a) via Chiasso | 10.33 | | | | | | | | | |
| b) via Pino | | | 11.35 | | | | | | | |
| c) via Iselle | | | | | 12.37 | | | | | |
| d) via Genf | | | | | | | 23.34 | | | |
| Rheinfrachtnach Basel | | | | | | | | | 29.55 | |
| Franco Waggon Grenze | 24.63 | | 25.65 | | 26.67 | | 45.74 | | 29.55 | |
| 4. Transport Grenze bis: | | total | | total | | total | | total | | total |
| Basel loco | | | | | 18.— | 44.67 | 17.60 | 63.34 | —.— | **29.55** |
| Brunnen | | | 15.10 | **40.75** | | | 18.70 | 64.44 | 13.50 | 43.05 |
| Bern HB | | | | | 16.10 | 42.77 | 15.20 | 60.94 | 12.30 | **41.85** |
| Bellinzona | | | 5.30 | **30.95** | | | 20.10 | 65.84 | 18.— | 47.55 |
| Brig | | | | | 5.— | **31.67** | 17.— | 62.74 | 18.20 | 47.75 |
| Chur | | | 18.90 | **44.55** | | | 19.70 | 65.44 | 17.— | 46.55 |
| Genf | | | | | 17.40 | **44.07** | —.— | 45.74 | 17.60 | 47.15 |
| Glarus | | | 18.— | **43.65** | | | 19.20 | 64.94 | 15.10 | 44.65 |
| Interlaken | | | | | 15.40 | **42.07** | 17.50 | 63.24 | 16.10 | 45.65 |
| Lausanne | | | | | 15.60 | **42.27** | 8.10 | 53.84 | 15.— | 44.55 |
| Lugano | 5.40 | **30.03** | | | | | 20.40 | 66.14 | 18.60 | 48.15 |
| Malters | | | 17.— | 42.65 | | | 17.70 | 63.44 | 11.80 | **41.35** |
| Martigny | | | | | 11.90 | **38.57** | 13.50 | 59.24 | 17.80 | 47.35 |
| Olten-Hammer | | | 17.70 | 43.35 | | | 17.— | 62.74 | 7.— | **36.55** |
| Sion | | | | | 9.40 | **36.07** | 15.— | 60.74 | 18.40 | 47.95 |
| Thun | | | | | 14.90 | **41.57** | 16.40 | 62.14 | 14.10 | 43.65 |
| Zürich HB | | | 17.10 | 42.75 | | | 18.30 | 64.04 | 10.80 | **40.35** |

Als Berechnungsgrundlage für die vorstehende Aufstellung dienten:

1. Umschlagskosten:

   Nach Mitteilungen von Spediteuren aus Genua, bzw. aus Marseille.

   Die Umschlagskosten in Antwerpen/Rotterdam sind in der Rheinfracht inbegriffen (siehe unter 3.). Die große Kostendifferenz zwischen Genua und Marseille beruht auf der Anwendung der geltenden, stark unterschiedlichen Umrechnungskurse. Die Umschlagskosten in Genua von Lit. 900.— wurden zum Kurs von Lit. 100.— = sFr. —.7018, diejenigen in Marseille von ffrs. 900.— zum Kurs von ffrs. 100.— = sFr. 1.60 (Mittelkurs) umgerechnet. (Nach Mitteilung der Schweizerischen Verrechnungsstelle, Zürich).

2. Seefrachtdiffenz:

   Die Seefrachten für Getreidesendungen von amerikanischen Häfen (Nord-, Mittel- oder Südamerika) nach den Mittelmeerhäfen waren im ersten Vierteljahr 1949 durchschnittlich zwei Dollars (Schwankungen zwischen einem und drei Dollars) pro Tonne höher als nach den Nordseehäfen.

3. Landfrachten:

   Bahnfrachten:

   Genua: Italienische Bahnfracht: Klasse 93 + Lire 30.— per Tonne «Diritto di Transito».

   Marseille: Französische Bahnfracht: Tarif 2, Barème 252/259.

   Schweiz: Schweizer Bahnfrachten: AT 6, Nachtrag I vom 1.2.1948.

| Rheinfracht: | sFr. |
|---|---|
| Umschlag Seehafen (Seeschiff/Rheinkahn) | 2.— |
| Rheinfracht bis Schiff Basel | 24.— |
| Umschlag in Basel (Rheinkahn/Waggon) | 2.60 |
| Zuschlag Rhine-Mission | —.20 |
| Hafenabgabe und Hafenfracht | —.75 |
| Total Rheinfracht | sFr. 29.55 |

Nach den Ergebnissen unserer Zusammenstellung[49] hat sich das internationale Hinterland Genuas in der Schweiz wesentlich ausgedehnt. Umfaßte es in der Vorkriegszeit lediglich das Tessin und das Wallis, sowie das Einzugsgebiet der Lötschbergbahn (im Falle sehr tiefer Seefrachten noch Teile der Westschweiz, die südlichen Teile der Innerschweiz und Graubünden)[50], so hat es sich heute stark nach Norden erweitert und reicht bis in die Nähe von Bern und Zürich, umfaßt also alle südlich dieser Linie gelegenen Gebiete.

Die gegenüber der Vorkriegszeit stark erhöhte Anziehungskraft Genuas beruht auf der nun günstigeren Transportkostengestaltung der Verkehrsrelation Genua-Schweiz, die nicht mehr die früheren großen Kostennachteile gegenüber den andern, vor allem den nördlichen Seehäfen aufweist. Im einzelnen sind folgende Veränderungen in den verschiedenen Kostenelementen eingetreten:

Die Umschlagskosten, die vor dem Kriege in Genua höher waren als in Marseille, halten sich heute auf und teilweise sogar etwas unter dem Kostenniveau von Marseille. Weil aber Italien im Verkehr mit der Schweiz einen bedeutend niedrigeren Umrechnungskurs für Seefrachten und Hafenspesen anwendet als Frankreich, sind die Umschlagskosten für die Schweiz in Genua nur halb so hoch wie in Marseille.

---

[49] Es bleibt zu bemerken, daß die Stellung von Marseille nicht so nachteilig ist, wie sie aus der umstehenden Uebersicht hervorgeht, da die offizielle Seefrachtdifferenz von Fr. 8.— durch «geschickte» Kursberechnung sich in der Praxis nahezu auf Null reduzieren läßt.

[50] Vgl. Teil C, 1. Kapitel, 3, a, S. 108.

Der Nachteil der höheren Seefrachten nach den Mittelmeerhäfen gegenüber den Nordseehäfen besteht zwar auch in der Nachkriegszeit, und die Differenz ist sogar eher noch gestiegen. Trotzdem wirkt sie sich innerhalb der gesamten, erhöhten Transportkosten weniger aus, da diese Erhöhung verhältnismäßig kleiner ist als die gesamte Transportkostenverteuerung.

Die starke Verschiebung in der Kostenlage zugunsten Genuas beruht jedoch vor allem auf den Veränderungen der Landfrachten. Diese sind sowohl auf der italienischen wie auf der schweizerischen Anteilstrecke für die Verkehrsleitung über Genua günstiger geworden.

Die Transportkostenerhöhung auf den ausländischen Anteilstrecken des schweizerischen Außenverkehrs beträgt für die Rheinschiffahrt rund 85 %, für französische Strekken rund 50 % gegenüber der Zwischenkriegszeit, dagegen für italienische Strecken nur 35 %. Die stärkere Erhöhung auf den nördlichen Verbindungswegen ist vor allem die Folge der Beseitigung der früheren Konkurrenzverhältnisse, die bis heute offiziell noch nicht wieder eingeführt worden sind. Eine der dafür wesentlichsten Ursachen ist der Ausfall Deutschlands, das in der Vorkriegszeit in der Preisunterbietung (Seehafen-Durchfuhrtarife!) im internationalen Verkehr führend und in erster Linie für die überaus tiefen Frachtsätze im Verkehr Nordseehäfen-Schweiz verantwortlich war. Aus dem Konkurrenzausfall zwischen den Eisenbahnen zieht auch die Rheinschiffahrt Nutzen. Obwohl die gesamten Kosten der Rheinverfrachtung nur um 85 % gestiegen sind, ist die reine Schiffsfracht sogar um rund 120 % (für Getreide) teurer geworden. Immer noch bleibt aber die Anziehungskraft der Rheinschiffahrt auf den größeren Teil der Schweiz bestehen und umfaßt die großen Industrie- und Konsumzentren des Mittellandes und der gesamten nördlichen Schweiz in ihrer ganzen Ausdehnung von West nach Ost.

Auch die Transportkostengestaltung auf den schweizerischen Anteilstrecken hat sich zugunsten der südlichen Verbindungswege gewandelt. Wie wir gesehen haben[51], wirkte sich in der Vorkriegszeit das im Vergleich zum Ausland

[51] Vgl. Teil C, 1. Kapitel, 3, a, S. 110 ff.

teuere schweizerische Tarifniveau vor allem auf den langen südlichen Strecken und damit zum besonderen Nachteil Genuas aus. Außerdem kamen fast ausschließlich die nördlichen Strecken in den Genuß der durch die allgemeine Auslobungsverfügung der SBB verursachten Frachtrückvergütungen[52]. Der Ausfall der internationalen Konkurrenz hat auch diese für Genua nachteilige Situation geändert. Infolge der nur geringen Erhöhung des schweizerischen Tarifniveaus um 20% ist einerseits dessen Ueberhöhung gegenüber den ausländischen Tarifniveaus kleiner geworden. Anderseits sind durch die Aufhebung der allgemeinen Auslobungsbestimmung[53] auch die stark ins Gewicht fallenden Frachtrückerstattungen auf den nördlichen Verbindungsstrekken dahingefallen[54] und damit die südlichen Strecken besser gestellt worden, die kaum einmal in den Genuß dieses Frachtausgleiches in Konkurrenz zu gleichlaufenden ausländischen Verkehrsrelationen gelangt waren.

### bb) Die Konkurrenzlage im Ausfuhrverkehr

Die verbesserte Stellung Genuas in der internationalen Verkehrskonkurrenz wird bei Betrachtung der Transportkostengestaltung im Ausfuhrverkehr noch deutlicher ersichtlich als im Einfuhrverkehr. Die Gegenüberstellung der Landfrachten für die verschiedenen Verkehrsrelationen in dem der Vorkriegszeit entsprechenden Fall[55] ergibt folgendes Bild:

---

[52] Vgl. Teil C, 1. Kapitel, 3, a, S. 111.

[53] Vgl. Teil C, 2. Kapitel, 2, b, bb, S. 153.

[54] Besonders instruktiv sind die Transportkostenveränderungen auf der Verkehrsrelation Basel-Genf, die durch die parallel laufende französische Strecke konkurrenziert war. Gemäß unseren Aufstellungen stellt sich die schweizerische Anteilfracht auf Fr. 17.60 gegen Fr. 8.10 in der Zwischenkriegszeit (vgl. S. 106 und S. 181).

[55] Vgl. Teil C, 1. Kapitel, 3, b, S. 114.

**Bahnfrachten für den Transport von einer Tonne Maschinen (eiserne, in Kisten verpackt) ab Winterthur (März 1949)**

(10 Tonnensätze in Schweizer Franken)

| | | |
|---|---|---|
| Winterthur HB — Basel SBB | 23.10 | |
| Basel — **Antwerpen** transit | 63.50 | |
| | | 86.60 |
| Winterthur HB — Genève Cornavin | 46.90 | |
| Genève-Cornavin — **Marseille** transit | 37.26 | |
| | | 84.16 |
| Winterthur HB — Pino | 31.68 | |
| Pino — **Genua** transit | 23.34 | |
| | | 55.02 |

Berechnungsgrundlagen:

Schweizer Bahnfrachten:

Winterthur — Basel und Genf: Wagenladungsklasse II b
Winterthur — Pino: AT 1 b + 20 %

Ausländische Bahnfrachten:

Basel — Antwerpen: Tarif direct Chap. 3, Gr. 8
Genf — Marseille: Tarif spécial 14, Barème 55
Pino — Genua: Kl. 68 des italienischen Tarifs + Lire 30.— per Tonne «Diritto di transito».

Die Ueberlegenheit Genuas gegenüber Antwerpen und Marseille erscheint als überaus groß und ist im Vergleich zu den Vorkriegsverhältnissen auffällig. Sie erklärt den bedeutenden Anteil Genuas an der schweizerischen See-Ausfuhr, der gegenüber 1938 um 8,8 % auf 33,6 % im Jahre 1947 angestiegen ist. Die Ursachen sind die nämlichen wie im Einfuhrverkehr.

Die unterschiedliche Veränderung in den Bahnfrachten ist am eindrücklichsten bei den Erhöhungen auf den ausländischen Anteilstrecken. Während die Verkehrsrelation Pino-Genua nur um rund 150 % teurer geworden ist, betragen die Frachterhöhungen auf der Verbindung Basel — Antwerpen rund 250 %, auf der Verbindung Genf — Marseille gar rund 300 %.

Desgleichen haben sich die Frachtveränderungen auf den schweizerischen Anteilstrecken zugunsten von

Genua ausgewirkt. Die schweizerische Anteilstrecke der Verkehrsrelation Winterthur — Genua ist um rund 80 % teurer geworden, jene der beiden andern Verkehrsrelationen dagegen um je rund 125 %.

Der deutliche Frachtkostenvorsprung Genuas gegenüber Antwerpen in den Landfrachten wird aber durch die niedrigeren Umschlagskosten und die billigeren Seefrachten in Antwerpen wieder etwas verringert. Wie vor dem Kriege schon besitzt auch heute noch Antwerpen das dichtere Verkehrsnetz in der Linienschiffahrt, die vor allem im schweizerischen Ausfuhrverkehr benützt wird. Durch die großen Kriegsverluste der italienischen Handelsflotte[56] fällt es Genua noch schwer, seinerseits das Linienschiffahrtsnetz auf den Stand von 1938 zu bringen.

Aber auch bei Berücksichtigung dieser gegenüber Antwerpen nachteiligen Kostenmomente bleibt im gesamten ein Frachtkostenvorteil für den schweizerischen Ausfuhrverkehr über Genua von größerem Ausmaße bestehen.

---

[56] Die italienische Handelsflotte, die vor dem Kriege rund 3,4 Millionen Bruttoregistertonnen aufwies, sank infolge des Krieges auf etwa 400.000 Bruttoregistertonnen hinunter.

# Schlußwort

Die abschließende Beurteilung der Stellung Genuas im schweizerischen Außenverkehr und der aktuellen verkehrswirtschaftlichen Lage der Schweiz wird erleichtert, indem wir die Verkehrszahlen des Jahres 1948 beiziehen, die bei Abschluß dieser Arbeit eben noch erhältlich waren. Für die Häfen erster Ordnung und für Marseille ergibt ein Vergleich für die Jahre 1947 und 1948 folgendes Bild:

| **Einfuhr** | 1947 | | 1948 | |
|---|---|---|---|---|
| | Tonnen | % | Tonnen | % |
| Rotterdam | 962.612 | 29,0 | 891.448 | 25,5 |
| Antwerpen | 851.912 | 25,7 | 1.255.452 | 35,9 |
| Nordseehäfen | 1.814.524 | 54,7 | 2.146.900 | 61,4 |
| Genua | 588.809 | 17,7 | 426.986 | 12,2 |
| Savona | 588.933 | 17,7 | 458.203 | 13,1 |
| Marseille | 66.423 | 2,0 | 104.760 | 3,0 |
| Mittelmeerhäfen | 1.244.665 | 37,4 | 989.949 | 28,3 |
| Häfen erster Ordnung | 3.059.189 | 92,1 | 3.136.849 | 89,7 |
| Uebrige Häfen | 261.138 | 7,9 | 363.151* | 10,3 |
| Einfuhr-Seeverkehr total | 3.320.327 | 100,0 | 3.500.000* | 100,0 |
| **Ausfuhr** | | | | |
| Rotterdam | 15.394 | 12,4 | 23.175 | 14,9 |
| Antwerpen | 47.719 | 38,5 | 56.324 | 36,3 |
| Nordseehäfen | 63.113 | 50,9 | 79.499 | 51,2 |
| Genua | 41.556 | 33,6 | 54.667 | 35,4 |
| Savona | — | — | — | — |
| Marseille | — | — | — | — |
| Mittelmeerhäfen | 41.556 | 33,6 | 54.667 | 35,4 |
| Häfen erster Ordnung | 104.669 | 84,5 | 134.166 | 86,6 |
| Uebrige Häfen | 19.213 | 15,5 | 20.834* | 13,4 |
| Ausfuhr-Seeverkehr total | 123.882 | 100,0 | 155.000* | 100,0 |

*) Schätzungen auf der Basis 1947.

Der gesamte schweizerische Außenverkehr des Jahres 1948 läßt sich somit folgendermaßen aufteilen:

| | 1948 | | 1947 |
|---|---|---|---|
| **Einfuhr** | Tonnen | % | % |
| Seeverkehr | 3.500.000 | 41,3 | 42,2 |
| Landverkehr | 4.976.760 | 58,7 | 57,8 |
| Einfuhrverkehr | 8.476.760 | 100,0 | 100,0 |
| **Ausfuhr** | | | |
| Seeverkehr | 155.000 | 22,9 | 22,4 |
| Landverkehr | 521.650 | 77,1 | 77,6 |
| Ausfuhrverkehr | 676.650 | 100,0 | 100,0 |

Das Jahr 1948 weist im Seeverkehr ein Rekordergebnis auf. Die Aufteilung des schweizerischen Seeverkehrs auf die einzelnen Seehäfen zeigt, daß die beiden großen Rheinmündungshäfen Rotterdam und Antwerpen ihre frühere Vorherrschaft mit einem Anteil von 61,4 Prozent wieder erreicht und sogar noch verstärkt haben (1938: 60,6 %)[1].

Dagegen ist der Anteil der drei großen Mittelmeerhäfen von 37,4 % im Jahre 1947 auf 28,3 % im Jahre 1948 gesunken — trotz der weiteren Erhöhung des schweizerischen Seeverkehrs —, war aber gegenüber dem Vorkriegsanteil von 14,9 % immer noch sehr hoch. Die Nordseehäfen haben also im Jahre 1948 nicht nur von der Verkehrsvermehrung im schweizerischen Seeverkehr profitiert, sondern haben zudem auch einen Teil des im Vorjahre noch von den Mittelmeerhäfen bewältigten Verkehrs nach dem Norden abgelenkt. Diese Verkehrsablenkung erfolgte vor allem bei den Massengütern, die vermehrt wieder über den

[1] Die im Jahre 1948 eingetretene Verkehrsverschiebung zugunsten Antwerpens und zum Nachteil Rotterdams beruht nicht auf strukturellen Veränderungen der Verkehrsbedingungen. Die Verkehrsabnahme in Rotterdam ist auf die stark verminderte schweizerische Einfuhr von Massengütern (vor allem von Kohlen) in der zweiten Jahreshälfte zurückzuführen, während die Einfuhr von Allgemeinen Gütern, die vorwiegend über Antwerpen erfolgt, das ganze Jahr hindurch auf einem hohen Stand verblieb. Außerdem vermochte Antwerpen seinen Anteil an der schweizerischen Getreide-Einfuhr im Vergleich zum Vorjahre wesentlich zu steigern.

Rhein in die Schweiz gelangten — erreichte doch die Rheinschiffahrt im Bergverkehr mit 2.617.862 Tonnen (Gesamtverkehr: 2.779.266 Tonnen) wieder ihre Vorkriegsergebnisse.

Wie ist nun die Verkehrslage im schweizerischen Außenverkehr auf Grund der Ergebnisse des Jahres 1948 zu deuten?

Die Verkehrslage im Jahre 1947 erscheint im Vergleich zu jener im Jahre 1948 als das, was sie wirklich war: als noch ganz durch die unmittelbaren Folgen des Krieges bestimmt. Obwohl der schweizerische Außenverkehr erneut das Volumen des Jahres 1938 erreichte, kann das Jahr 1947 verkehrstechnisch noch nicht als Normaljahr angesprochen werden. Die Schwierigkeiten und Engpässe im Verkehrswesen, vor allem bei den Eisenbahnen, hatten den Seeverkehr vermehrt auf solche Verkehrsleitungen gewiesen, die durch die kürzeste Verbindung Seehafen-Schweiz ausgezeichnet sind. Davon profitierten in erster Linie die der Schweiz am nächsten gelegenen italienischen Mittelmeerhäfen Genua und Savona.

Mit der weitgehenden Normalisierung des Verkehrswesens im Jahre 1948 erfolgte im schweizerischen Außenverkehr eine starke Annäherung an die traditionellen Verkehrsleitungen. Und dies, obschon die internationale Verkehrskonkurrenz im Jahre 1948 teils andere und im ganzen wesentlich schwächere Formen als in der Vorkriegszeit angenommen hatte. Die Besserstellung in den Landfrachten gegenüber der Vorkriegszeit erlaubte aber den Mittelmeerhäfen immerhin, noch zu einem bedeutend höheren Anteil am schweizerischen Außenverkehr teilzuhaben.

Die Stellung Genuas im schweizerischen Außenverkehr scheint noch nicht stabilisiert zu sein. Seine Bedeutung für die Schweiz ist aber heute unter einem umfassenderen Gesichtswinkel zu erwägen. Die frühere Konkurrenz im internationalen Transitverkehr zwischen Genua und dem benachbarten Savona, die bereits nach dem modernen Ausbau der Luftseilbahn in Savona im Jahre 1937 merklich schwächer geworden war, ist in der Nachkriegszeit einer engen Zusammenarbeit und Verkehrsteilung, vor allem auf dem Gebiet des internationalen Verkehrs, gewichen, so daß für die Schweiz Genua und Savona als Verkehrseinheit zu betrachten sind. In diesem Lichte sind denn die

Umschlagsleistungen zu werten, die im Einfuhrverkehr von 111.871 Tonnen im Jahre 1936 auf 233.893 Tonnen im Jahre 1938 und 1.177.742 Tonnen im Jahre 1947 angestiegen sind, während sie im Jahre 1948 noch 885.189 Tonnen betrugen.

Auch die vorgesehenen Verkehrsverbesserungen, welche die Anziehungskraft Genuas steigern sollen, entspringen gemeinsamer Planung. Wichtigstes Anliegen ist der Anschluß an das oberitalienische Binnenwasserstraßen-Netz, dessen Ausbau unmittelbar bevorsteht und das, einmal mit dem Po und damit mit der Adria verbunden, zu einer ständigen Bedrohung der Position Genuas zugunsten Venedigs werden müßte. Deshalb soll Genua durch eine Luftseilbahn, die bis an den Nordfuß des Apennins reichen wird, mit den piemontesisch-ligurischen Binnenkanälen verbunden werden[2]. Dem gleichen Ziel dient die vorgesehene Verlängerung der schon bestehenden Anlage in Savona. Dadurch entstände eine direkte Flußverbindung von Genua (und Savona) nach dem Lago Maggiore und damit nach der Schweiz, welche die Landfrachten um mindestens den dritten Teil verbilligen sollte.

Die Verkehrsverbindungen mit dem schweizerischen Hinterland sollen des weiteren durch eine Vermehrung der Eisenbahnverbindungen und durch den Bau einer direkten Auto-Strada verbessert werden. Dem Ausführungsstadium am nächsten kommt die Erstellung einer Pipe-Line von Savona nach Trecanto (am Zusammenfluß von Tessin und Po), die bereits im Frühjahr 1949 an die Hand genommen werden soll.

Neben einem weiteren Ausbau der technischen Ausrüstung und Anlagen des Genueser Hafens ist die Erklärung eines größeren Teils des Hafens zum Freihafengebiet vorgesehen, von welcher Maßnahme eine starke Anziehungskraft auf den internationalen Handel erwartet wird[3].

---

[2] Ueber die Schiffbarmachung des Po und den Ausbau des oberitalienischen Kanalsystems vgl.
Frey Jean Richard, Eine Großschiffahrtsstraße von der Schweiz zur Adria und das oberitalienische Wasserbauprogramm, Zürich 1940.
Consorzio Autonomo del Porto di Genova, L'idrovia padana ed il suo collegamento con il mar ligure, Genova 1948.

[3] Vgl. Camera di Commercio Industria e Agricoltura, Genova. Atti del Convegno per il Porto Franco di Genova, 14—15 Novembre 1946.

Die Verständigung zwischen Genua und Savona entspricht der Entwicklung, die im gesamten europäischen Verkehrswesen der Nachkriegszeit festzustellen ist: Die teils ruinöse Konkurrenz der Zwischenkriegszeit mit ihren ungesunden Folgeerscheinungen soll einer Verkehrskoordinierung und einer Zusammenarbeit weichen, die eine gesunde europäische Verkehrswirtschaft verbürgen. Die Tendenz zu Frachtkonventionen und Verkehrsteilungen ist eine allgemeine. So ist zwischen den französischen, belgischen und holländischen Kanal- und Nordseehäfen eine Vereinbarung getroffen worden, wonach künftig künstliche Verkehrsablenkungen verpönt sein sollen. Im Süden ist der alte Konkurrenzkampf zwischen Marseille und Genua «offiziell» begraben worden. Durch die Bestellung einer gemischten Kommission, welche nicht nur die gemeinsamen Interessen der beiden Häfen wahrnehmen, sondern auch die Verkehrsbedingungen und die Kostenansätze koordinieren soll, wird eine weitgehende Zusammenarbeit angestrebt.

So vielversprechend die Ansätze zu einer Verkehrsordnung innerhalb einer gesunden Konkurrenz erscheinen, so fraglich erscheint die Erreichung des angestrebten Ziels. Die Konkurrenz wird in Zukunft weniger zwischen einzelnen, als zwischen in ganze Blocks zusammengeschlossenen Häfen bestehen. Die Zeit, in welcher sogar der Wettbewerb zwischen Nordsee- und Mittelmeerhäfen der Vergangenheit angehören wird, scheint aber noch sehr ferne. Dabei ist die zukünftige Form der Eisenbahnkonkurrenz, die in der Vorkriegszeit die schärfste war, noch nicht zu überblicken, da sie sich vorläufig weitgehend im geheimen abspielt.

Die Schweiz, deren Interesse an einem möglichst niedrigen Transportkostenniveau im Außenverkehr feststeht, besitzt in der Rheinschiffahrt einen vorzüglichen Regulierungsfaktor für die Gestaltung der Bahntarife und hat deshalb die geschilderten Bestrebungen nicht zu fürchten. Als Zentrum des gemeinsamen Hinterlandes der leistungsfähigsten Umschlagsplätze des Festlandes wird sie mit ihrem großen Einfuhrbedarf immer im Mit-

telpunkt der internationalen Verkehrskonkurrenz bleiben, sei nun diese so oder so geartet.

Aufgabe der Schweiz wird es sein und bleiben, diese ihr günstige internationale Konkurrenz aufrechtzuerhalten, indem sie alles unterläßt, was diese einschränken oder unwirksam machen könnte. Dabei wird es von großer Bedeutung sein, auch in Zukunft die Wege zu den Weltmeeren offenzuhalten und im Rahmen des Möglichen die verschiedensten Verkehrsrelationen zu benützen. Obwohl die Rheinschiffahrt ihre überragende Bedeutung in Friedenszeiten kaum je verlieren dürfte, besteht die Gefahr, daß sie gerade dann ausfällt, wenn sie am dringendsten gebraucht wird: in Kriegs- und Notzeiten. Die Schweiz wird sich deshalb nie ausschließlich auf die Benützung einiger weniger, bevorzugter Zufuhrwege beschränken dürfen[4]; das wechselvolle Schicksal der schweizerischen Eingangstore während des zweiten Weltkrieges zeigt, daß deren nie zu viele sein können. Insoweit die Verkehrsleitung über Genua wirtschaftlich und konkurrenzfähig bleibt, besitzt sie, in Berücksichtigung der während des Krieges geleisteten, unvergleichlichen Dienste, alle Aussicht, auch in Zukunft mehr als in der Zwischenkriegszeit von der Schweiz benützt und gepflegt zu werden[5].

In diesem Zusammenhange verdienen die Bestrebungen zur Schiffbarmachung von Rhone und Po die Aufmerksamkeit und Unterstützung der Schweiz. Mit der Verwirklichung dieser Projekte würde die verkehrswirtschaftliche Unabhängigkeit wesentlich gesteigert, was sich, nach den teilweise bitteren Erfahrungen aus zwei Weltkriegen, auch in Zukunft nicht nur volks- und verkehrswirtschaftlich, sondern auch handelspolitisch und wehrwirtschaftlich als außerordentlich wünschenswert erweisen wird. Eine freie Konkurrenz um die Leitung des schweizerischen Aussenverkehrs wird die beste Garantie sein für die Offenhaltung

---

[4] Diese Ansicht wird auch von Basler Rheinschiffahrtskreisen vertreten; vgl. Jaquet Nicolas, Die Schweiz und die Rheinschiffahrt, Strom und See Nr. 11/12/1946. S. 167.

[5] Auf welchem Niveau sich schließlich das schweizerische Verkehrsvolumen über Genua stabilisieren wird, kann heute noch kaum mit Sicherheit vorausgesagt werden — keinesfalls aber auf dem überaus hohen Niveau der ersten vier Nachkriegsjahre.

vieler Wege, für die wirtschaftlichste Ausnützung der in Frage kommenden Verkehrsrelationen und nicht zuletzt für die Verteidigung der mühsam errungenen verkehrswirtschaftlichen Unabhängigkeit des Landes.

# Lebenslauf

Ich, André Charles ab Egg, von Arth (Kt. Schwyz), wurde am 18. Juni 1923 in Basel geboren als Sohn des Armin ab Egg, Kaufmann in Basel, und seiner Gattin Marguerite, geb. Glauser.

Ich besuchte die Primarschule, die untere Abteilung des Humanistischen Gymnasiums und die Maturitätsabteilung der Kantonalen Handelsschule in Basel und legte im Frühjahr 1942 die Reifeprüfung ab. Anschließend immatrikulierte ich mich an der Universität Basel zum Studium der Nationalökonomie. Mein Studium wurde während der Kriegsjahre für zwei Jahre wegen Militärdienstes unterbrochen. Außerdem war ich zu einigen Malen für kürzere Zeit im väterlichen Geschäft (Transport- und Tarifbureau) praktisch tätig. Ich besuchte die Vorlesungen und Seminarien folgender Herren Professoren und Dozenten: Baumgarten, Béguin, Bonjour, Brogle, Furlan, Haab, Janner, Lewald, Mangold, Mason, Ruck, Salin, Simonius, Staehelin, Vöchting, von den Steinen und Wagner.

Die Arbeit entstand unter der Leitung von Herrn Professor Dr. Edgar Salin, dem ich für seine wertvollen Ermunterungen sehr zu Dank verpflichtet bin.